

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Polityki
Senioralnej**

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
PROBLEMÓW OSÓB STARSZYCH
Z OBSZARÓW WIEJSKICH
(NR 8)
z dnia 20 lutego 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Polityki Senioralnej – podkomisji stałej do spraw problemów osób starszych z obszarów wiejskich (nr 8)

20 lutego 2025 r.

Podkomisja stała do spraw problemów osób starszych z obszarów wiejskich, obradująca pod przewodnictwem poseł **Lidii Burzyńskiej (PiS)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

- **informację pełnomocnika rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na temat dostępności transportu publicznego dla seniorów z obszarów wiejskich.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Szymańska** radca w Departamencie Polityki Senioralnej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Anna Kowalczyk** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i **Krzysztof Szymański** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego MI, **Edmund Sęderowski** główny specjalista w Wydziale Zabezpieczenia Społecznego Departamentu Oświaty i Polityki Społecznej Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Anna Wysocka** dyrektor Departamentu Badań Demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego, **Bolesław Meluch** wiceprezes Krajowego Instytutu Gospodarki Senioralnej wraz ze współpracownikami, **Barbara Ruskowska-Gębka** członek zarządu głównego Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów oraz **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Przybylska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Szanowni państwo, pozwolicie, że rozpoczniemy już posiedzenie podkomisji stałej do spraw problemów osób starszych z obszarów wiejskich.

Szanowni państwo, witam bardzo serdecznie gości przybyłych na dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Witam panią Annę Kowalczyk, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego. Witam panią Ewelinę Stączek, głównego specjalistę w Departamencie Transportu Drogowego, pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora w Departamencie Transportu Kolejowego, panią Annę Wysocką, dyrektor Departamentu Badań Demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego, pana Edmunda Sęderowskiego, głównego specjalistę w Wydziale Zabezpieczenia Społecznego w Departamencie Oświaty i Polityki Społecznej w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, panią Marlenę Kondrat, członka zarządu KIGS, panią Katarzynę Tomczyk, eksperta KIGS, pana Bolesława Melucha, wiceprezesa KIKS, panią Barbarę Ruskowską-Gębkę, członka zarządu głównego...

Członek zarządu głównego Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów Barbara Ruskowska-Gębka:

Polski Związek Emerytów, Rencistów...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Rencistów i Inwalidów, tak. Panią... pana... Widzi pan, panie Jerzy, przepraszam najmocniej, już zrobiłam z pana panią. Pana Jerzego Płókarza, prezesa Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej. Witam bardzo serdecznie państwa, i nie zmieniamy płci, jesteśmy wszyscy w obrębie męczyzny i kobiety.

Szanowni państwo, otwieram ósme posiedzenie podkomisji. Wszyscy państwo otrzymaliście zawiadomienie o posiedzeniu. Dzisiaj zaplanowaliśmy rozpatrzenie informacji pełnomocnika

rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na temat dostępności transportu publicznego dla seniorów z obszarów wiejskich.

Szanowni państwo, ja bardzo się cieszę, że ta podkomisja stała została stworzona, że ona funkcjonuje. Z jednego prostego powodu – wszystkie urzędy, w tym przypadku również transportu, wszystkie ministerstwa oprócz statystyk zobaczyły, że jest różnica między funkcjonowaniem seniorów na terenach wiejskich a na terenach miejskich. Tak więc bardzo się z tego powodu cieszę.

Dzisiaj poproszę zastępcę dyrektora w Departamencie Transportu Kolejowego... Nie ma. Jest – pan Krzysztof Szymański. Oraz zastępcę Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego panią Annę Kowalczyk.

Proszę o zabranie głosu, zreferowanie nam, jak to wygląda, jeżeli chodzi o komunikację na terenach wiejskich. Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Anna Kowalczyk:**

Pięknie dziękujemy za zaproszenie na posiedzenie podkomisji. Z przyjemnością chciałabym poinformować, że szczegółowa informacja na temat dostępności transportu publicznego seniorów z obszarów wiejskich została wysłana 7 lutego, natomiast jeżeli mogłabym przedstawić pokrótce informacje, które zostały przesłane, a także zwrócić uwagę na to, co jest dla nas najważniejsze i w którym kierunku idą zmiany. Myślę, że to jest cenne i to jest ważne, ponieważ jesteśmy na etapie rewizji tych zasad dotyczących dostępu i finansowania komunikacji publicznej i rozszerzania, upowszechniania, udostępniania tych usług.

Natomiast zanim przedstawię to, co jest naszym oczkiem w głowie, że tak powiem, bo pokazuje nam, w którym kierunku powinniśmy pójść, chciałabym wspomnieć o zadaniach organizatorów transportu publicznego.

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnych przewozów drogowych w publicznym transporcie zbiorowym reguluje nasza ustawa o publicznym transporcie właśnie zbiorowym. Widzimy potrzebę rewizji tych przepisów, a także przepisów dotyczących funduszu dotyczącego przewozów autokarowych. Warto wspomnieć, że do obowiązkowych zadań organizatorów publicznego transportu zbiorowego należy przede wszystkim planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. To jest zadanie organizatorów, natomiast ważne jest, żeby jednostki samorządu terytorialnego posiadające wymaganą liczbę mieszkańców były zobowiązane i prawidłowo planowały rozwój publicznego transportu w postaci przygotowywania odpowiednich planów transportowych, bo to jest kluczowe, żeby te jednostki, które są na samym dole, prawidłowo potrafiły zdefiniować swoje potrzeby, żeby te plany transportowe obejmowały to, co jest...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Czy można przymknąć okno? Pani dyrektor, przepraszam, bo konkurencję pani robi ktoś z zewnątrz.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Oczywiście.

W ramach planu transportowego organizator określa m.in. sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, i prognozy potrzeb pasażerów. To oczywiście gminy, to powiaty najlepiej znają, rozumieją sytuację – wiedzą, gdzie jest największe zapotrzebowanie, gdzie są największe braki, jeżeli chodzi o dostępność komunikacji, jakie rozwiązania powinny być przyjęte, żeby jak najbardziej dostosowały się do lokalnej sytuacji.

Mając na uwadze potrzeby przewozowe osób, w szczególności osób niepełnosprawnych, osób o ograniczonej zdolności ruchowej, organizator publicznego transportu zbiorowego, organizując te przewozy zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, już w tym momencie może uwzględniać w ramach swoich przetargów normy jakości, powszechną dostępność świadczonych usług, w tym m.in. rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące dogodnej obsłudze pasażerów, żeby te osoby, które mają ograniczoną zdolność ruchową, z pewnym niepełnosprawnościami, mogły skorzystać i mogły zarówno dostać się do tego pojazdu, jak i bezpiecznie w nim przejechać wybraną przez siebie trasę.

Przy udzieleniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego organizator jest zobowiązany do uwzględnienia konieczności zapewnienia w tych środkach rozwiązań technicznych służących zapewnieniu dostępności właśnie dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Chciałabym wspomnieć przede wszystkim o działaniach Ministerstwa Infrastruktury, czyli wsparciu samorządów w organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego poprzez Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o Charakterze Użyteczności Publicznej. Naszym głównym zadaniem jest wspieranie i w tym zakresie, w którym możemy oczywiście, kierowanie tych środków finansowych, które organizatorzy najlepiej wiedzą, jak powinny być wydane i jak powinny być prawidłowo zagospodarowane.

Jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać ze wsparcia w organizacji przewozów, korzystając właśnie z tego funduszu. Fundusz został utworzony w 2019 r. i te środki przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów wiążą się z dopłatą do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W tym momencie te przewozy nie obejmują komunikacji miejskiej stricte, natomiast ważne jest to, że te linie muszą mieć charakter deficytowy. Czyli to jest dofinansowanie do tych, które są niezbędne, które są potrzebne, które zostały wskazane, a które nie są tak często uczęszczane i są deficytowe, ale jednak z innych względów zostały uznane za niezbędne w utrzymaniu w celu zapewnienia mieszkańcom ich podstawowych potrzeb.

Chciałabym zaznaczyć, że pilne i skuteczne działania ministra infrastruktury, które miały ostatnio takie szczególne znaczenie, to była walka, skuteczna, o zwiększenie tych środków. Czyli początkowo w 2025 r. w planie finansowym przewidziano na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów kwotę w wysokości 1 mld zł. Nabór na objęcie w 2025 r. dopłatami funduszu został przeprowadzony w pierwszych dniach grudnia zeszłego roku i chciałabym podkreślić, że cieszył się ogromnym zainteresowaniem ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Widzimy, że to narzędzie jest popularne, chętnie z niego korzystają podmioty, do których jest skierowane. Natomiast oczywiście też widzimy – żeby podnieść skuteczność, chcielibyśmy skorzystać z doświadczeń użytkowników i organizatorów i oczywiście wprowadzić te zmiany.

Natomiast warto podkreślić, że w zakresie zasilenia planu finansowego funduszu w 2025 r. dodatkowo zostało przyznane 70 mln zł, które pozwolą na konsekwentną walkę z wykluczeniem komunikacyjnym w sposób zróżnicowany, pozwolą na dofinansowanie kilkudziesięciu dodatkowych powiatów, czterech samorządów województw, w których początkowo nie starczyło środków. Było tak duże zainteresowanie, że nie starczyło. Natomiast powalczyliśmy o dodatkowe środki, żeby jak najpełniej zrealizować oczekiwania i żeby ten fundusz przyniósł jak największą skuteczność. Oczywiście spotkało się to z bardzo pozytywnym odzewem i mamy nadzieję, że te środki będą konsekwentnie wykorzystane na tak naprawdę walkę z wykluczeniem komunikacyjnym seniorów na obszarach wiejskich, bo to gminy, które w tym momencie korzystają z tych środków, najlepiej widzą, gdzie one powinny być dedykowane i w jaki sposób powinny być przeznaczane.

Natomiast to, na co chciałabym zwrócić uwagę, to to, jakie zmiany chcemy wprowadzić, bo widzimy potrzebę dokonania rewizji podstaw prawnych dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania funduszu. W resorcie z inicjatywy ministra infrastruktury został powołany zespół ekspercki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Zadaniem tego zespołu jest wypracowanie i przygotowanie już gotowych regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku transportu drogowego. Ale przede wszystkim pasażerów, bo na tym nam zależy, żeby te głosy, które są szczególnie ważne, czyli tych ostatecznych użytkowników, tych ostatecznych odbiorców, były najbardziej słyszalne, żeby to głos pasażerów, w tym także seniorów, miał odzwierciedlenie w zmianach, które zostaną wprowadzone.

Do udziału w pracach zespołu zostali zaproszeni przedstawiciele korporacji samorządowych – Związek Powiatów Polskich, Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich, Związek Miast Polskich – zostali zaproszeni także eksperci. Wymienione podmioty mogą zgłaszać propozycje, uwagi, które zostaną wnikliwie przeanalizowane w celu ich ewentualnego dalszego procedowania. Oczywiście te zmiany, które uzyskają poparcie zespołu, będą odzwierciedlone w procedowanych projektach

aktów prawnych. Planowane jest przygotowanie takich konkretnych rozwiązań nowelizujących dwie ustawy przede wszystkim, czyli mamy na myśli, jak już wspomniałam na samym początku, ustawę o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawę o funduszu. Widzimy, że być może będzie również potrzeba nowelizacji innych aktów prawnych, które odnoszą się do kwestii związanych z publicznym transportem zbiorowym. Prace zespołu jeszcze się nie zakończyły, więc w tym momencie jesteśmy na etapie analizowania, zbierania, opracowywania tych rozwiązań, które będą możliwe do przyjęcia.

Ewentualne zmiany zostaną określone w projekcie ustawy przygotowywanym przez ministerstwo, bo to Ministerstwo Infrastruktury dalej będzie procedowało ten akt, oczywiście jako akt rządowy. Przewidujemy, że te zmiany – to, co zostało ustalone już w tym momencie – będą obejmowały obszary wzmocnienia roli planów transportowych, zwłaszcza tych na poziomie województw, które szeroko będą mogły wskazać potrzeby, zaczynając od potrzeb, które są identyfikowane na najmniejszym poziomie, będą odnosić się do jak największego zapotrzebowania i uwzględnienia także w kontekście całego województwa, jakie zmiany powinny być wprowadzone i w jaki sposób powinny być dedykowane środki, żeby transport był zapewniony do tych miejsc, które są szczególnie potrzebne i uznane za niezbędne w zakresie funkcjonowania chociażby seniorów na obszarach wiejskich.

Planujemy ustanowienie koordynatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej na poziomie marszałka województwa, który zbierałby bezpośrednio w obszarze swojej działalności wszystkie informacje, wszystkie plany i byłby w stanie całościowo spojrzeć na organizację transportu na obszarze swojego województwa.

Zależy nam również na określeniu standardów częstotliwości połączeń, jakości taboru, zwłaszcza w odniesieniu do linii dofinansowanych z funduszu, żeby ta jakość spełniała oczekiwania, które już teraz widzimy, że są potrzebne, szczególnie dla osób z ograniczeniami, osób niepełnosprawnych, osób starszych – żeby te pojazdy były dostępne i też wygodne, bezpieczne, jak najnowsze i spełniające jak najwyższe standardy.

Zależy nam także na wprowadzaniu uregulowania możliwości organizacji przez samorządy przejazdów na żądanie w formule door-to-door. Szczególnie to widzimy na obszarach wiejskich, na terenach słabo zaludnionych, na obszarach, gdzie mieszkają osoby starsze, które często nie dysponują własnymi pojazdami, często tak bywa na obszarach wiejskich, żeby samorządy mogły wprowadzić takie rozwiązania, które umożliwią dofinansowanie przewozów niekoniecznie tymi największymi autobusami – ze względów finansowych takie rozwiązanie nie znajdowałoby uzasadnienia – żeby również zapewnić dla osób, które w tym momencie są czasem niepełnosprawne, przewlekle chore czy wymagają szczególnego wsparcia, żeby to organizatorzy, to samorządy mogły dostosować kursowanie małych busów, być może będą wystarczające samochody osobowe. Natomiast w zależności od potrzeb – żeby to nie były te największe autobusy kosztowne, tylko...

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Dzień dobry.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Dzień dobry.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

My z posiedzenia komisji.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Kończąc i dziękując za możliwość przedstawienia tej informacji, chciałabym podkreślić, że zależy nam przede wszystkim na zbudowaniu i funkcjonowaniu bardziej efektywnego i skutecznego systemu publicznego transportu zbiorowego, który będzie uwzględniał potrzeby seniorów, potrzeby osób najmłodszych, związane z codziennym dostępem do szkół, z dostępem właśnie do lekarza, do szpitala – te elementy, które są widoczne, które są niezbędne, które są związane również z pewnymi ograniczeniami dla osób chociażby przewlekle chorych. W zależności od okoliczności, które są uwarunkowane lokalnie, w zależności od tego, jaki to powinien być dostarczony pojazd, czy to powinien być pojazd, który będzie mógł zabrać wielu pasażerów, czy wystarczy mniejszy pojazd, teraz przewidujemy szereg rozwiązań, które będą dostosowane tak, żeby walczyć z tym wykluczeniem i żeby te rozwiązania były jak

najbardziej przyjazne dla pasażerów, dla ostatecznego użytkownika. Takie działania w ministerstwie trwają i na tym się skupiamy. Mam nadzieję, że przyniosą efekty, które podniosą jakość i standard świadczonych usług przewozowych. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę teraz pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora w Departamencie Transportu Kolejowego. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Szymański:

Dzień dobry państwu. Dziękuję bardzo za zaproszenie i za możliwość zabrania głosu.

Jeżeli chodzi o sprawy dotyczące kwestii kolejowej, które koordynowane są na szczeblu centralnym, to niestety mój wkład nie będzie tak bogaty jak pani dyrektor z Departamentu Transportu Drogowego, ponieważ minister właściwy do spraw transportu ustawowo jest zobligowany do organizowania siatki połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, jeżeli chodzi o transport kolejowy.

Ponadto w ramach naszych kompetencji zajmujemy się jeszcze wsparciem samorządów, jeżeli chodzi o finansowanie, pozyskiwanie środków finansowych w zakresie zakupu taboru do przewozów regionalnych uruchamianych na zlecenie poszczególnych marszałków województw. W tym celu mamy narzędzie finansowe nazywające się Fundusz Kolejowy i dzięki środkom zgromadzonym w tym funduszu możliwe jest na zasadzie decyzji każdego z marszałków przeznaczenie części środków, m.in. na zakup nowego taboru, który dedykowany byłby do przewozu osób niepełnosprawnych. Mając na uwadze, iż przewozy na obszarach wiejskich w zdecydowanej większości są obsługiwane przez przewozy regionalne, a nie dalekobieżne, jest to jeden z aspektów wspierających mobilność osób z niepełnosprawnościami, osób starszych mieszkających na obszarach wiejskich.

Oprócz tego, jeżeli chodzi o działalność w segmencie przewozów dalekobieżnych, to oczywiście te przewozy również obsługują mniejsze miejscowości – w mniejszym stopniu obszary wiejskie, w większym stopniu w pewien sposób obszary peryferyjne. W pociągach dalekobieżnych w ramach posiadanej umowy z przewoźnikiem, czyli PKP Intercity, ministerstwo co roku na bazie inwestycji taborowych przewoźnika zwiększa liczbę pociągów objętych możliwością przewozu osoby niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim, ale także ułatwiających przewóz osób z innymi niepełnosprawnościami, jak również osób starszych. Mam na myśli na przykład projekt modernizacji i budowy wagonów COMBO, czyli wagonów przystosowanych zarówno do przewozu rowerów, jak i osób niepełnosprawnych na wózkach, mających ułatwienia przy wsiadaniu do tego wagonu, posiadających specjalne przedziały dla osób z trudnościami w poruszaniu się.

Te inwestycje w połączeniu z inwestycjami infrastrukturalnymi, jeżeli chodzi chociażby o standaryzację w wysokości peronów, poprawę dróg dościa na perony, program modernizacji stacji i dworców kolejowych, wpływają na to, że cały łańcuch podróży takich osób jest zdecydowanie bardziej sprawny niż obecnie, ponieważ począwszy od przyjazdu pod dworzec, chociażby tymi przewozami autobusowymi, o których mówiła pani dyrektor, osoba starsza ma możliwość bezpiecznego i spokojnego, bezproblemowego dostania się na peron, następnie wejścia do pociągu i skorzystania z podróży w dowolnym, wybranym przez siebie kierunku.

Oczywiście pierwszym w linii wyboru jest pociąg regionalny, mając na uwadze obszary wiejskie, ale w wybranych obszarach wiejskich mamy też w końcu postoje pociągów dalekobieżnych, z różnych względów. Wtedy też, jeżeli takie pociągi uruchamiamy, dbamy o to, żeby tabor w tych pociągach umożliwiał przejazd osób z niepełnosprawnościami.

Tak że dziękuję bardzo za umożliwienie zabrania głosu.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Czy ktoś? Pani wiceprzewodnicząca, którą witam bardzo serdecznie na posiedzeniu podkomisji; panią przewodniczącą Komisji Polityki Senioralnej również witam – czy panie chcą zabrać, tak?

To bardzo proszę pani Borowiak, przewodniczącą Komisji Polityki Senioralnej.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Przepraszam za spóźnienie, ale byliśmy z panią poseł Iwoną Kozłowską na posiedzeniu Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, stąd też nasze spóźnienie.

Bardzo dziękuję za podjęcie tego tematu, pani przewodnicząca, bo on jest niezwykle istotny. Dziękuję też państwu za przygotowanie i przedstawienie materiałów. Chciałabym zapytać o dwie kwestie.

Chciałabym zapytać, jak w ogóle dziś wygląda i czy planujecie państwo kontynuację tego programu dotyczącego przywrócenia bądź zwiększenia liczebności transportu zbiorowego na obszarach wiejskich właśnie, który był realizowany wcześniej?

A drugie moje pytanie dotyczy tego ostatniego członku, o którym pan przed chwilą wspomniał, czyli na jakim etapie jest na chwilę obecną, jeśli jest to możliwe, to z podziałem na obszary wiejskie właśnie – jeśli państwo macie takie wyodrębnienie, a jeśli nie, to poprosiłabym o przygotowaniu odpowiedzi i przesłanie na adres e-mailowy komisji, jak wygląda sytuacja z realizacją programu modernizacji dworców.

Ponieważ wiele dworców udało się zmodernizować za poprzedniego rządu, w poprzednich latach, i to bardzo dobry program, który podniósł jakość korzystania właśnie z transportu kolejowego pasażerom, podróżnym. Ale także program modernizacji peronów, niezwykle istotny, bo mam tutaj na myśli dostosowanie peronów do współczesnych wymogów. Naprawdę dużo udało się zrobić – zaraz też podam przykład – ale jeszcze wiele jest do zrobienia, szczególnie na obszarach wiejskich. Chociaż kiedy podróżujemy przez Polskę koleją, to widać już, jak duże zmiany zostały poczynione z korzyścią dla podróżnych, dla pasażerów – kwestia podniesienia wysokości peronów, kwestia również instalowania tam, gdzie jest to możliwe i gdzie jest taka potrzeba, wind dla pasażerów, którzy posiadają różnego rodzaju niepełnosprawności, ale także dla seniorów, którzy potrzebują z takiego rozwiązania skorzystać.

Przykładem takich działań kompleksowych jest dworzec w moim mieście Włocławku. Dworzec wcześniejszy został całkowicie zburzony, został postawiony nowy, nowoczesny, bardzo funkcjonalny budynek dworca. Zostały również podniesione obydwa perony, dostosowane do potrzeb pasażerów, a przede wszystkim do współczesnych wymogów. Tam była kwestia tego, że one były dwadzieścia kilka centymetrów za niskie. To było bardzo dużo. Osobiście byłam świadkiem, jak senior wysiadał z pociągu, jeszcze kiedy peron nie był zmodernizowany, po prostu wypadł z tego pociągu. Stąd też poczyniłam bardzo intensywne działania, żeby nie tylko pierwszy peron – bo mamy dwa perony, całe dwa perony – przyległy do budynku dworca, który był ujęty w planach, ale także peron nr 2 został zmodernizowany. Również została zainstalowana winda i można z tego korzystać, podróżni z tego korzystają,

Ale jeżeli mogę, to też dopytam. Nie wiem, czy jest dobry moment i dobre miejsce, ale kogoś muszę spytać, bo przyznam się szczerze, że nie mam z kim o tym porozmawiać. Co prawda moje miasto nie jest położone na obszarach wiejskich, jest to byłe miasto wojewódzkie, ale jeśli pani przewodnicząca pozwoli, to zapytam też o to...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

I dziękuję za to pozwolenie.

Kwestia też niezwykle istotna, to na pewno też ma związek ze stacjami na obszarach wiejskich. Chodzi o sprawę takiej koordynacji, zaopiekowania się. Jest w moim mieście informacja na dworcu, kto jest koordynatorem dworca... administratorem dworca – może tak. Przepraszam, bo jednak bardzo intensywne dwa dni pracy odcisnęły już też jakieś swoje piętno. Administrator dworca. Kiedy zadzwoniłam do tej osoby, to usłyszałam od tego pana – raz się kontaktowałam, nie zamierzam więcej, bo nie widzę celu, chcę tylko państwu pokazać, jak działa ten mechanizm – informację, że pan absolutnie nie administruje dworcem, tylko zajmuje się peronami. Niedziałające wyświetlacze bardzo długo, często nie działająca winda – nie ma komu zgłosić problemu. Jeśli ktoś z państwa może przekazać taki postulat i taką interwencję, bo jeśli to jest w byłym mieście wojewódzkim, to proszę sobie zadać pytanie i na nie odpowiedzieć, co się dzieje na jakiejś stacji, która położona jest właśnie na obszarach wiejskich – i kto ma tam za to odpowiadać?

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Nie ma dworca.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Czasem są, pani przewodnicząca, dworce kompaktowe. Ale jeśli nie ma dworca, to są perony i też ktoś powinien tym administrować. Brakuje tego niestety, i sytuacja w tej chwili jest fatalna. Ja zostałam wręcz przez tego pana obrażona, już nie będę o tym mówić I tak naprawdę mam interesować tym ministra? Coś jest chyba nie tak.

Powiedziałam, żeby zmienił kartkę z administratora dworca na administratora peronów, wtedy nie będzie wprowadzał w błąd użytkowników. Ale to chyba nie o to chodzi, proszę państwa – chodzi nam o to, żeby były różnego rodzaju udogodnienia, żeby był system komunikacyjny i żeby rzeczywiście... Jeśli mogę prosić o taką pomoc, o takie wsparcie, to również uprzejmie proszę o zwrócenie na to uwagi.

I ponawiam moje pytanie dotyczące programu modernizacji dworców w mniejszych miejscowościach i programu modernizacji peronów i dostosowania ich do potrzeb podróżnych. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pani wiceprzewodnicząca chce zabrać...

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Tak, chcę.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, bardzo dobrze, że ten temat znalazł się na obradach naszej podkomisji, bardzo ważnych, ponieważ dotyczą życia seniorów na obszarach wiejskich, ich funkcjonowania. Właściwie o dostępie do zbiorowego transportu publicznego rozmawiamy już od lat i w dalszym ciągu jest to problem, który nie jest rozwiązany. Rozmawialiśmy przecież przez ostatnie lata o dostępności dla dzieci i młodzieży, aby były możliwości kształcenia tych młodych ludzi, rozwoju, ale rzeczywiście niewiele się mówi o dostępności dla osób starszych z obszarów wiejskich, które mogłyby się przemieszczać niekoniecznie swoimi samochodami z uwagi na stan zdrowia albo ze względu na sytuację materialną, ale mogłyby skorzystać z tego transportu publicznego – w różnej postaci, czy to są autobusy, czy to są busy, czy to jest kolej, jeżeli rzeczywiście taka możliwość na tym obszarze jest.

Ale mam pytanie – gdybyście państwo byli mi w stanie odpowiedzieć, w jakich województwach ten problem jest w miarę rozwiązany? Już nie pytam o powiaty oczywiście, ale przynajmniej o województwa – w jakich województwach ten problem nie stwarza już takich kłopotów – czy państwo takie dane macie? – a jakie województwa w dalszym ciągu borykają się z ubóstwem komunikacji, a przede wszystkim dostępnością do transportu publicznego, zbiorowego? Czy macie to państwo w jakiś sposób określone? Myślę tu przede wszystkim pod kątem oczywiście seniorów, ale to się tak czy owak wiąże również z dostępnością dla innych osób, które mieszkają na tym terenie.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, ja również chcę ustosunkować się do pięknie przedstawionej przez panią dyrektor informacji. Papier ma to do siebie, że przyjmuje wszystko, plus jeszcze pani naprawdę piękny przekaz, niemniej jednak to są tylko suche fakty, którymi... bo wielokrotnie pani dyrektor używała takich słów, że „pracujemy”, „będzie”, „będzie realizowane”, „będzie dobrze”, „będzie coraz więcej funduszy”, natomiast – to, co powiedziała pani przewodnicząca – nie mamy tutaj żadnych danych poza tym, że program od 2019 r. był realizowany, że teraz są zwiększone środki, nakłady, ale nie ma żadnych danych, jak to się odbywa w poszczególnych województwach.

Pani powiedziała coś takiego, że to wójtowie – i ma pani rację – są najbliżej szczególnie właśnie tych terenów wiejskich, więc oni organizują, planują, oceniają. Zatem moje pytanie:

czy jest jakakolwiek łączność między państwem, ministerstwem? – oczywiście po drodze jest wojewoda czy marszałek. Czy państwo macie takie informacje, że wójtowie wszyscy angażują się w ten transport zbiorowy? W jaki sposób ten transport zbiorowy jest organizowany – czy na zasadzie tylko i wyłącznie, nie wiem, wizji wójta, czy są jakieś zasady funkcjonowania czy organizowania tego transportu? Ponieważ na dzień dzisiejszy z tej informacji w ogóle nie mamy takich danych, a wydaje mi się, że wójt, potem powiaty, wojewoda i państwo powinniście taką informację posiadać, bo to jest punktem wyjścia. Skoro od 2019 r. jest realizowany właśnie ten transport zbiorowy, więc powinniśmy mieć dane, w oparciu o które państwo, jeżeli w moim województwie śląskim jest, nie wiem, za mało tego transportu, więc tu na podstawie tych wyników państwo dofinansowujecie, czyli inaczej obligujecie albo wzmacniacie ten transport, a na przykład kujawsko-pomorskie ma za dużo. Rozumiecie? Tu nie ma żadnych danych.

Przepraszam, pozwoliłam sobie na taką dygresję, natomiast rozumiecie państwo, żeby pracować, żeby rozwijać, żeby doskonalić – bo na tym polega praca każdego z nas – to trzeba czerpać, trzeba mieć jakieś podstawy. To jest po pierwsze.

Po drugie, tutaj też się odwołam troszeczkę do „koszula bliższa ciału” – dworce. Tak, pani przewodnicząca, dworców właściwie na terenach wiejskich, tam gdzie są koleje, to nie ma – bo są pustostany, są zabite deskami; są po prostu tylko i wyłącznie perony. Natomiast, szanowni państwo, ku mojemu zdziwieniu, jeśli chodzi o dworzec, który był wybudowany w Częstochowie w dziewięćdziesiątych latach, to teraz priorytetem jest jego rozwalanie i budowanie nowego. Ja zachodzę w głowę...

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Matko jedyna.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Tak, społeczeństwo jest oburzone. Rozumiecie państwo? Tu nie ma w większości dostosowanych ani torów na terenach wiejskich... Ponieważ ja nie mówię o mieście – my jesteśmy podkomisją z terenów wiejskich i proszę mi wierzyć, że to dostosowanie, żeby niepełnosprawny mógł wsiąść, to, szanowni państwo, to my po prostu jesteśmy na papierze. To jest fikcja. To, co, proszę państwa, państwo przedstawicie, to autentycznie nijak się ma do realiów, do rzeczywistości. To jest... Wiem, że akurat państwo jesteście na tym posiedzeniu podkomisji i tego wysłuchujecie, ale to jest właśnie zwrócenie uwagi na państwa ręce, żeby ktoś o tym pomyślał – bo tam są ludzie, tam ludzie chcą korzystać. Pani mówi o małych busikach, żeby seniorzy mogli dojeżdżać z niezaludnionej miejscowości. Proszę pani, tego nie ma – bo rentowność, rentowność, i tylko głównymi drogami przejeżdża samochód. Natomiast senior? On z tego nie skorzysta.

Ponawiam pytanie – i myślę, że jeżeli pani nie odpowie, to poproszę na piśmie i państwu wtedy to prześlemy – jak to wygląda w gminach? Jaki procent, jaki odsetek właśnie transportu zbiorowego jest w gminach, w którym województwie, w którym powiecie? Ponieważ to jest podstawa, żebyśmy coś ruszyli dalej, nie tylko, szanowni państwo, na papierze, ale w realu. Ponieważ właśnie po to ta podkomisja została powołana, żeby pokazać, żeby uwrażliwić, że Polska to nie tylko jest Warszawa i duże miasta, tylko właśnie ta polska gminna, która niestety, ale pozostawia wiele do życzenia. Natomiast czy takie dane państwo posiadacie?

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Czy mogę jeszcze zapytać o coś?

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Jeszcze w kontekście tego, co pani przewodnicząca mówiła o tych obszarach wiejskich, że są pustostany, że nie ma dworców. Jeżeli nie jest to własność gminy, to gmina mogłaby skorzystać z „Programu inwestycji dworcowych” z budowy małego dworca kompaktowego – jakiegoś takiego przystanku, czyli miejsce z poczekalnią, bo głównie o to nam chodzi. Już nie mówię o kasie biletowej, bo w takich miejscach po prostu nie wchodzi to w rachubę – to się kupuje bilet u konduktora albo w internecie. Dzisiaj tak to wygląda, takie są realia.

Natomiast czy moglibyście państwo sprawdzić, czy będziecie państwo dysponowali takimi danymi, bo bardzo mnie to interesuje: ile jest takich dworców, które są własnością... to znaczy nie dworców, stacji... takich pomieszczeń na stacjach – nie wiem jak je nazwać,

proszę mi pomóc – które są własnością PKP? Ponieważ, jeśli są własnością gminy, to nie ma tematu, ale jeśli są własnością PKP, to ile jest takich, które mogłyby zostać zmodernizowane w ramach tego programu, o którym mówię? Czy jakiegoś innego programu, bo – nie wiem, czy to są ogromne koszty – czasami byłoby to możliwe w partnerstwie właśnie z samorządem, czyli żeby te koszty były mniejsze, ale właśnie żeby to nie straszło, żeby tam podróżni mogli sobie wejść, poczekać w okresie zimowym, czy wtedy, kiedy jest deszcz, wiatr. Czy nawet jakieś automaty z biletami, tak żeby rzeczywiście...

Żyjemy w XXI w. Tak jak mówię, wiele się udało zmienić, ale jeszcze nie wszystko, bo nie sposób było zmienić wszystkiego – potrzeby były i są nadal ogromne. Ale gdybyście państwo dysponowali taką informacją, to również poproszę uprzejmie, aby ją dołączyć do tego materiału, o który ja uprzejmie poproszę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę, czy ktoś z zaproszonych gości chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Członek zarządu głównego PZERiI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Barbara Ruszkowska-Gębka, zarząd główny, Polski Związek Emerytów, Rencistów.

Proszę państwa świetnie, że jest powołana komisja ekspercka, ale szkoda, że nie zaproszono, nie poproszono środowiska senioralnego. Tutaj są rady seniorów, Polski Związek Emerytów, Rencistów – my mamy kontakt z seniorami.

Rzeczywiście ubóstwo transportu publicznego jest ogromne. Nie musimy szukać w dużych odległościach od Warszawy. 40 km od Warszawy są miejscowości rozproszone niedaleko Mińska i Dębego Wielkiego, gdzie mieszkańcy, nie tylko seniorzy, nie mogą się dostać do urzędu gminy, do poczty. 40 km od Warszawy – do poczty, urzędu gminy i mają 8 czy 10 km do dworca kolejowego, 3 km do autobusu. To jest rzut beretem od Warszawy. Seniorzy są po prostu rzeczywiście wykluczeni z działalności społecznej, nie mogą korzystać z tego, co oferuje gmina, bo nie dotrą tam... z rehabilitacji, dotarcie do lekarza, cokolwiek załatwić, nawet spotkać się z kimś – to się nie ruszają.

Poza tym jest taki problem – infrastruktura dróg. Jest szosa – nie ma pobocza. I teraz tak, senior, albo jakikolwiek mieszkaniec, młody, starszy, musi iść poboczem, bo nie ma jak się dostać – idzie na piechotę. Wielokrotnie tą szosą, bo nie ma pobocza żadnego.

Tak że świetnie by było, gdyby państwo uwzględnili środowisko senioralne w tych grupach eksperckich. Dzięki.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Tak, szanowna pani, wiadomo, że wszystkiego od razu...

Członek zarządu głównego PZERiI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Ja rozumiem.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Tak gwoli usprawiedliwienia. Zapewniam panią, że coraz więcej właśnie dróg... w ramach tego równomiernego rozwoju powstawały te drogi, właśnie pobocza. Nie da się wszystkiego zrobić od razu.

Członek zarządu głównego PZERiI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Rozumiem. Mówię tylko, bo akurat mam przyjaciół, sama często tam jeżdżę, dlatego wiem, że to jest 40 km od Warszawy i jest taki problem. Statystyka mówi rzeczywiście, że około 20% sołectw nie ma w ogóle transportu publicznego, że jest to towar deficytowy.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

I teraz już...

Członek zarządu głównego PZERiI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Już nie pierwszy raz się tu spotykamy.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

I teraz już rozumiem, dlaczego wczoraj m.in. na posiedzeniu połączonych Komisji padło stwierdzenie, że senior na wsi mniej dostaje renty, emerytury, ale i taniej żyje – taniej żyje dlatego, że nie pojedzie nigdzie, bo nie ma transportu, nie wsiądzie do pociągu, bo nie

są przystosowane. Tak więc ja już teraz rozumiem, dlaczego senior na wsi po prostu mniej kosztuje.

Członek zarządu głównego PZERI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Jeszcze jedno słowo, jeśli chodzi nie tylko o dostępność, ale chyba dosyć istotne są też koszty transportu. Czasami bilet kosztuje ok. 20 zł, jak się przejeżdża, powiedzmy, 20 km autobusem, prawda? Bilet miesięczny – nie wiem, jeżdżę samochodem, ale chyba kosztuje ok. 50 zł rocznie w Warszawie, prawda? A senior tam za ok. 20 zł ma przejazd jednorazowy, więc te koszty dla seniora na wsi też są istotne. Dziękuję bardzo, koniec mojego wywodu.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chce zabrać głos?

Jeżeli nie, to oddaję głos pani dyrektor, panu dyrektorowi, aby odnieśli się do naszych pytań, naszych wątpliwości, naszych próśb, tak aby seniorzy z terenów wiejskich poczuli się zaopiekowani. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Pięknie dziękuję. Szanowni państwo, szanowne panie przewodniczące, nie ukrywam, że te pytania trafiają w punkt naszych obserwacji.

Jeśli chodzi o to, co robiliśmy i działaliśmy, czyli cały fundusz, który miał służyć dofinansowaniu tych deficytowych linii, to my z poziomu ministerstwa nie mieliśmy narzędzi, nie mieliśmy środków, żeby zweryfikować, czy te środki... które zwiększaliśmy sukcesywnie i widzieliśmy tak naprawdę, że w 2019 r. tych linii było 1222, ale już w zeszłym roku było ich znacznie więcej, było ponad 7633. Czyli to jest jakaś liczba, którą my widzimy, którą my dostajemy od wojewodów, widzimy, jakie środki są przekazywane. Ale bez tych zmian, które planujemy, bez tak naprawdę planów transportowych, bez zweryfikowania, bez możliwości tak naprawdę sprawdzenia, czy te plany obejmują również te małe gminy, czy w tych planach jest przewidziane to, co planujemy, czyli dofinansowanie tych małych busów od drzwi do drzwi, czyli tak naprawdę, żeby senior mógł zamówić dojazd do lekarza czy dojazd do szpitala na badania, czy na rehabilitację.

To są nasze plany, nasze takie zamierzenia, żeby ta reforma była realna. Ponieważ w tym momencie zobaczyliśmy, że ogromne środki... One na pewno są dobrze zagospodarowane, nie podważamy, że one zostały w jakikolwiek sposób zmarnowane, ale my nie widzimy tych efektów i nie jesteśmy w stanie powiedzieć, że istotnie one służą ludziom młodym albo seniorom, albo jakiejś konkretnej grupie, która ma takie a nie inne zdefiniowane potrzeby, i my widzimy, że tu są pewne zdefiniowane usługi, ponieważ jest ośrodek, nie wiem, dla osób ze szczególnymi potrzebami, osób niepełnosprawnych i ten autobus ma taką trasę, która dowozi do tego miejsca.

Tak więc nie mamy narzędzi, nie mamy tych efektów, nie widzimy takiej skuteczności, jaką byśmy chcieli. Ponieważ to nie jest trudne przekazywać pieniądze dalej – jeżeli już wywalczyliśmy i udało nam się zbudować ten Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o Charakterze Użyteczności Publicznej... Ponieważ to jest najważniejsze, że to było właśnie narzędzie do tych deficytowych – tam gdzie się nie opłaca, gdzie ta rentowność nie jest wystarczająca. Ponieważ to nie o to chodzi, żeby dokładać środków tam, gdzie tak naprawdę i tak jest bardzo dużo pasażerów i te linie są oblegane, i organizatorzy sami się prześcigają, żeby dokładać kolejne trasy.

Ważne jest, żeby można było dojechać do danego miejsca, ale także wrócić – ta częstotliwość. Żeby to nie było tak, że raz dziennie jest jakiś przewóz, bo nie będzie wtedy tak naprawdę spełniał swoich zadań, bo jeżeli nie będzie można wrócić od lekarza, bo nie będzie autobusu powrotnego, to jaki ma sens ten dofinansowany autobus?

Tak więc to jest to wszystko...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Pani dyrektor...

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

...co my zauważyliśmy.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

...pięknie, pięknie, pięknie, tylko na tę chwilę już szósty rok i nie macie państwo takiej zwrotnej informacji – bo to, co pani mówi, to ja się podpisuję pod każdym jednym słowem.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Szanowna pani przewodnicząca, nie mieliśmy narzędzi. Nie mieliśmy jako ministerstwo – minister infrastruktury nie miał w ustawach zapewnionych takich narzędzi, żeby działać, żeby wskazywać, żeby żądać, żeby badać. W tym momencie dane, które mamy, nie odzwierciedlają tych informacji, o których mówimy – które zostały bardzo słusznie wskazane i których również potrzebujemy, żeby mieć poczucie dobrze spełnionej misji. Ponieważ jednak ten fundusz i nasza praca służą temu, żeby było jak najlepiej, a nie żeby tylko wydawać i żeby fundusz funkcjonował i wydawało nam się, że on trafia do tych najbardziej potrzebujących osób. Żebyśmy mogli to zweryfikować, żeby marszałek, wojewoda miał informacje o wszystkich planach transportowych, które powinny być ustalone w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego, bo bez tego planu, bez tak naprawdę zdiagnozowania potrzeb trudno decydować, która linia powinna być taka uprzywilejowana.

My nie jesteśmy organizatorem, jeżeli chodzi o transport kolejowy. Tu jest zupełnie inna sytuacja, bo my, jako ministerstwo, nie jesteśmy organizatorem, nie możemy organizować tych przewozów. To jest zadanie jednostek samorządu terytorialnego. Naszym zadaniem jest wspierać finansowo, bo taką rolę chcemy mieć i chcemy dobrze te pieniądze skierować. Natomiast bez zbadania potrzeb, bez udokumentowania, przedstawienia planów, bez tak naprawdę tego aktualnego udziału jednostek samorządu, które są najbliżej, nie jesteśmy w stanie w tym momencie, mając te narzędzia ustawowe, przedstawić danych, których, nie ukrywam, że też zauważyliśmy, że nam brakuje. I to jest to, o co nam chodzi.

Oczywiście zaprosiliśmy Związek Gmin Wiejskich i ten projekt, który zostanie przedstawiony, będzie podlegał szerokim konsultacjom i uzgodnieniom. Pochwalimy się wszędzie i na pewno będzie informacja, jak już uda nam się wypracować takie rozwiązania. Każdy będzie mógł zgłosić uwagi i wszelkie sugestie, propozycje zmian, które będą rozpatrzone, nad którymi się pochylimy.

Natomiast bardzo dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie, bo to też nam pokazuje, jak ważne i jak szczególnie tutaj kluczowe, istotne są te aspekty, żeby absolutnie o nich nie zapomnieć. Ta dyskusja jest dla nas bardzo wartościowa, bo niezależnie od wszystkich ekspertyz, od tego patrzenia globalnego, to tak naprawdę wsłuchanie się w te potrzeby i jeszcze większe zwrócenie uwagi na to, co jest ważne dla osób... nie chcę tak powiedzieć wprost, ale czujemy, że czasem są bezbronni ze względu na swój wiek, ze względu na zasobność portfela, ze względu na swoje ograniczenia w zakresie poruszania się czy różne niepełnosprawności, czy najróżniejsze urazy, które bywają.

O te osoby bezbronne, powinniśmy zadbać w pierwszej kolejności. Dlatego myślimy także o takich niekonwencjonalnych rozwiązaniach, których do tej pory nie było, i oczekujemy, że one będą wdrożone. Ponieważ chcemy przeznaczyć także środki na to, żeby, tak jak mówię, nawet te mniejsze, pojazdy były dedykowane, żeby można było zamawiać. Oczywiście nie każdego dnia i nie po to, żeby pojechać na zakupy, bo to nie na tym polega, tylko jeżeli jest potrzeba, jeżeli jest rehabilitacja, potrzeba pojechania do lekarza, do szpitala, to chcemy, żeby te środki były tak przewidziane i dysponowane. Widzimy te potrzeby i brakuje nam narzędzi, żeby teraz zbadać, jak działa obecny fundusz. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Cieszę się, że... Teraz rozumiem, że pracujecie państwo nad tymi narzędziami, które spowodują, że ta informacja zwrotna, czyli ta sytuacja właśnie w tych małych gminach, będzie już teraz państwu znana, tak? Rozumiem, że to pani dyrektor miała na myśli?

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Oczywiście też będzie mogła być dla nas znana. Natomiast najważniejsze jest dla nas to, żeby podmiot, który skupia, czyli tak naprawdę zarządza całym województwem – marszałek, wojewoda – miał obowiązek gromadzić te plany i te informacje, żebyśmy również mogli się zwrócić o przekazanie tych informacji. Ponieważ bez nałożenia takiego zadania ustawowego nie mamy takich możliwości, żeby zobowiązać do przekazywania i do otrzymania informacji.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja to wszystko rozumiem i państwo również, natomiast rozumiem, że teraz będzie możliwość wypracowania tej drogi współpracy wojewody, marszałka, żeby przekazywał

te informacje, prawda? Ponieważ to jest podstawą, żebyście państwo dofinansowywali właśnie te działania, które posłużą dla wzrostu życia na terenach wiejskich. To jest ta rzecz.

Natomiast jedno tylko powiem. Nie było narzędzi, niemniej jednak wydaje mi się, że chociażby wydając fundusze, taka niepisana relacja powinna być. Wojewodzie zależy na tym, aby jego województwo się rozwijało, więc chyba jakieś takie informacje powinny być przekazywane. Ale, tak jak mówię, cieszę się, że tutaj pani dyrektor podjęła ten temat, że ten projekt będzie teraz analizowany, będą szerokie, że tak powiem... zabrakło mi, pogrypowe... Konsultacje – już mi się odblokowało. Że będą szerokie konsultacje, które spowodują, że będzie lepiej.

I proszę... Pani dyrektor?

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Jeżeli mogę prosić...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Tak.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Jedno zdanie. Oczywiście dysponujemy liczbą linii, czyli tak naprawdę wiemy, na co zostały wydane te pieniądze. Natomiast te dane nie pozwalają nam na to, żeby ocenić te linie pod tym kątem, o którym rozmawiamy, czyli tak naprawdę pod kątem potrzeb seniorów czy osób młodych. Tak więc dane, którymi w tym momencie dysponujemy, nie odzwierciedlają tych elementów, na które zwróciliśmy uwagę, i w jakim zakresie one zostały spełnione, i służą tym osobom najbardziej potrzebującym. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Czyli teraz jestem już w 100% przekonana – to, co powiedziałam na początku posiedzenia – że powołanie tej podkomisji było naprawdę niezbędne.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Nie mam co do tego wątpliwości.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Proszę, pani, pani wiceprzewodnicząca.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

PKP.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Ale nie – jeszcze pani chciała...

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Tak? To nie wiem – proszę bardzo.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

To może ja jeszcze dopytam, bo nie dowiedziałam się, czy państwo macie takie dane dotyczące tych bardziej czy mniej wykluczonych województw, czy nie. Czy możecie mi państwo przekazać na piśmie? Ponieważ chciałabym zobaczyć, czy państwo, przystępując do prac w zespole, macie po prostu taką wiedzę, w których województwach należy rzeczywiście... na których trzeba się bardziej skupić i wesprzeć – temat wykluczenia komunikacyjnego – i które są już w całkiem niezłej sytuacji.

Ale ja jeszcze mam dwie sprawy.

A mianowicie nie widzę nic złego w tym, jeżeli osoba starsza, senior poprosi o podwózkę na przykład na zakupy. Nie widzę nic złego w tym, żeby senior...

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Nie to miałam na myśli.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Ale tak pani powiedziała. Nie widzę nic złego w tym, że senior chce po prostu transport po to, żeby pojechać do parku i sobie pochodzić i pospacerować i zjeść loda – bo do tego prawo mamy wszyscy, i seniorzy również. Tak więc, wie pani, trudno mi słyszeć taką opinię, że oczywiście

tylko do lekarza, ale nic więcej. W żadnym wypadku. I chciałabym, żebyście państwo również brali pod uwagę to, żeby była dostępność do wszystkiego. To jest tak jak z zaopiekowaniem się osobą starszą – żeby rodzina mogła odpocząć. Nie tylko dlatego, żeby mogła się wyleczyć, ale również żeby mogła po prostu pojechać nawet na wczasy, i to za granicę – czego życzę opiekunem, żeby mogli sobie na to pozwolić i żeby mogli też spokojnie wypoczywać, wiedząc, że jest dobra opieka nad ich osobą starszą. Ale też...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Wezmę sobie to do serca, pani przewodnicząca, i zrobię sobie wolne od dwóch podopiecznych.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Życzę, bo każdy z nas to albo przechodził, albo jest w trakcie. Ja mam już niestety ten etap za sobą.

Natomiast jeszcze chciałabym zapytać, czy państwo również wiecie, że są takie porozumienia między gminami pod powiatem. Powiat organizuje takie międzygminne porozumienia, tak aby ten transport rzeczywiście obejmował cały powiat. Ja się nie tak dawno spotkałam z taką sytuacją, że ze względu na to, że powiat wraz z gminami, jako całość, zdawał sprawozdanie z tego, jak wygląda transport publiczny na terenie właśnie pewnego powiatu. Okazało się, że ten transport nie funkcjonuje, bo nie wzięto w ogóle pod uwagę tego, że jako powiat, tylko jako gminy, indywidualnie. W moim powiecie jest tak, że wszystkie gminy wraz z powiatem organizują wspólnie ten transport, bo gminy są blisko siebie, i jeżeli taki autobus jedzie, to wiadomo...

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Porozumienia międzygminne.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Oczywiście. Ale to są porozumienia na poziomie już powiatowym, koordynuje to powiat.

Czy państwo też bierzecie pod uwagę takie rozwiązania, czy państwo podczas prac zespołu również pozwolicie na to? Ponieważ uważam, że to jest ogromne ułatwienie i też taka większa wiedza na temat dostępności, dlatego że powiaty wówczas przekazują informacje do wojewodów czy do marszałków. Myślę, że to by było bardziej przejrzyste.

To wszystko właściwie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie...

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Przepraszam, mogę jeszcze chwilę?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Jeżeli mogę odpowiedzieć, chociaż tak bardzo szybko, na pytania.

Oczywiście z przyjemnością udostępnimy dane, które mamy – mam nadzieję, że pozwolą one państwu na ocenę informacji dotyczących linii, które mamy – z podziałem na wszystkie poszczególne województwa. Oczywiście prześlemy w ślad za naszym posiedzeniem, żeby nie było żadnych wątpliwości, w jaki sposób możemy ocenić funkcjonowanie danych województw.

Natomiast bardzo dziękuję za tę uwagę, bo istotnie to był mój duży skrót myślowy, za duży, o tym sklepie. Miałam na myśli, żeby nie było to w żaden sposób nadużywane, żeby gmina czy powiat mogły same zdecydować, czy właśnie uwzględniamy również związki powiatowo-gminne, pomiędzy gminami i pomiędzy powiatami, żeby jak najbardziej te rozwiązania uwzględniały jak najdalsze dotarcie do tych miejsc, do których jest potrzeba, żeby dotrzeć. Natomiast absolutnie nie naszą rolą jest, żeby ograniczać czy wykluczać, czy zrobienie zakupów jest ważniejsze tak naprawdę niż pojechanie do szpitala na operację, bo to nie jest naszym zadaniem ani ustawowym, ani żadnym.

Natomiast jeśli chodzi o ten skrót myślowy – za który przepraszam, że sobie pozwoliłam – to miałam na myśli raczej to, żeby nie było to źle zrozumiane jako taka taksówka, która będzie na życzenie, tylko żeby to było zgodnie z potrzebami, które są zgłaszane. Ponieważ oczywiście potrzeba zrobienia zakupów, potrzeba zapewnienia dojazdu czasem do miejsc, gdzie są materiały budowlane, bo to nie muszą być takie codzienne zakupy, to oczywiście jak najbardziej. Natomiast żeby to miało swój sens, spełniało swój cel, a nie było nadużywane. To ten skrót, natomiast absolutnie nie po to, żeby z jakiegokolwiek potrzeby tutaj... przedstawiać gradację i umniejszać im, więc pięknie dziękuję.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

My jesteśmy trochę już przewrażliwione na tym punkcie, tak że proszę sobie tak nie brać do serca.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękujemy bardzo. Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Dobrze. Jeżeli chodzi o dwa pierwsze pytania, dotyczące stanu zaawansowania programu modernizacji dworców kolejowych oraz peronów, to żeby przedstawić państwu takie dane, potrzebujemy trochę czasu, żeby te dane zebrać w ramach departamentu, dlatego prześlemy te informacje państwu na piśmie. Ja też jestem zastępcą dyrektora odpowiedzialnym akurat za pion przewozów – gdybym jeszcze było odpowiedzialny za pion infrastruktury, to pewnie mógłbym się posiłkować z pamięci jakimiś liczbami, natomiast z racji tego, że akurat to nie jest do końca moja działka w ramach departamentu, nie mam tych danych pod ręką. Oczywiście nie zmienia to faktu, że takie informacje państwu prześlemy.

Jeżeli chodzi o program małych dworców kompaktowych, to jest to bardzo ciekawy pomysł. Przekażę go też do rozważenia w ramach departamentu i pionu infrastruktury, jak również nieruchomości i pionu nadzorującego PKP SA, z zapytaniem, na ile zdaniem osób, które się tym zajmują, taki pomysł mógłby zostać zrealizowany, czy już ewentualnie i w jakich lokalizacjach był realizowany. Jeżeli tak, to jakie są liczby, które mogłyby zobrazować ten proces. Takie dane również państwu byśmy przekazali.

Natomiast myślę, że też dobrą informacją, którą mam do przekazania, byłby fakt, że w ramach budżetu przewidzianego w Społecznym Funduszu Klimatycznym planowane jest wyodrębnienie 1,4 mld zł w perspektywie sześciu lat na dofinansowanie przewozów regionalnych w regionach wykluczonych komunikacyjnie i dochodowo. I teraz pracujemy, jeżeli chodzi o nasz departament DTK, z OBET nad kryteriami podziału tych funduszy na poszczególne województwa. To mniej więcej wychodzi po 200 mln zł rocznie i dzięki tym pieniądзом dofinansowane byłyby dodatkowe połączenia, które miałyby zagościć siatkę połączeń, w szczególności w tych regionach wykluczonych, czyli jest to głównie Polska Wschodnia, województwa: warmińsko-mazurskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, oczywiście też wybrane tereny w województwie lubuskim czy zachodniopomorskim. Dzięki tym środkom finansowym, oczywiście jeżeli marszałkowie zechcą te pieniądze podjąć, można byłoby uruchomić takie dodatkowe połączenia, które sprawią, że możliwe będą czy dla osób starszych, czy dla osób z obszarów wiejskich podróże nie tylko do pracy i do szkoły na przykład dwa czy trzy razy dziennie, ale że jeżeli zdefiniujemy odpowiednio standardy na poziomie minimum sześciu par pociągów dziennie, to takie podróże będą możliwe w znacznie szerszym zakresie doby. W tym momencie może nie dowolna motywacja, ale znacznie więcej motywacji podróży będzie mogło być zaspokojonych.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Cały czas Częstochowa. Czy coś wie pan na ten temat?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Niestety z mapek, którymi dysponujemy od prof. Rosika, region Częstochowy nie wychodzi na jakoś szczególnie wykluczony komunikacyjnie, tak więc...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Ja mówię o dworcu, który...

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

A, o dworcu.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

...był oddany w latach dziewięćdziesiątych, a dzisiaj ma być rozbierany i budowany nowy.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Niestety moja wiedza bazuje tylko na informacjach prasowych, tak że mogę oczywiście zasięgnąć informacji w departamencie na temat...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę. Dlatego że to będzie jeden wielki bum częstochowian. Po prostu ludzie wyjdą i nie wiem... Mimo że nie jest to, że tak powiem, bajkowy... Ponieważ był piękny dworzec, to został zburzony. Został wybudowany nowy, huczne otwarcie, a teraz żeby trzydziestoletni dworzec, słuchajcie, burzyć i budować nowy, to jest po prostu... Tak że bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Moim zdaniem jest on jakimś tam symbolem swoich czasów i trudno uważać, że ten dworzec nadaje się do wyburzenia. Taka w latach dziewięćdziesiątych była estetyka – jeżeli ona się komuś teraz nie podoba, to mimo wszystko warto takie budynki też...

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

To znaczy, ten dworzec był wybudowany z rozmachem, on nie jest wykorzystywany w pełni. Ale to nie jest powód, żeby zrównać go z ziemią i budować nowy, bo się okaże, że fantazja następnego projektanta będzie taka, że co? – za 20 lat znowu trzeba będzie wyburzać. Można zmienić, można w jakiś sposób, nie wiem, zaktualizować, ale nie wyburzać. Bardzo proszę...

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

..., żeby pan mi tę informację przekazał, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Dobrze, czyli te trzy informacje dotyczące: dostosowania peronów i dworców do współczesnych standardów – to punkt pierwszy, punkt drugi dotyczący małych dworców kompaktowych i punkt trzeci – budynek dworcowy w Częstochowie. To będą te materiały, które z naszej strony państwu przygotujemy i prześlemy.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Jeszcze moja prośba o kwestie komunikacji – kwestia osób odpowiedzialnych za administrowanie. Ponieważ jeśli ma być to wąska specjalizacja i to, co jest zainstalowane nowe, niszczeje, bo nie ma się do kogo zwrócić... Tam nawet nikt się tym nie interesuje – to w przypadku Włocławka z kolei tak. Cuda na kiju się dzieją po prostu.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chce zabrać głos?

Członek zarządu głównego PZERI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Czy ja mogę powiedzieć krótko ciekawostkę z przeszłości?

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę.

Członek zarządu głównego PZERI Barbara Ruszkowska-Gębka:

To już krótko.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Bardzo proszę.

Członek zarządu głównego PZERI Barbara Ruszkowska-Gębka:

Ja studiowałam transport. Czterdzieści parę lat temu mówiono nam... wtedy mgr Liberadzki, później prof. Liberadzki i minister transportu mówił tak: „Słuchajcie, jak ktoś się zajmie koleją, zarobi fortunę i zrobi karierę”. Upłynęło czterdzieści parę lat od tego czasu i tematy są aktualne. Wtedy nie było wiadomo, pamiętam, ile mamy w ogóle wagonów w Polsce. Nie wiem, czy dzisiaj ktoś wie, ale transport kolejowy i w ogóle transport cały czas jest aktualnym tematem, jak widzę. Minęło czterdzieści parę lat i niewiele się zmieniło. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo. Chcę panią zapewnić, że za czterdzieści kolejnych lat również transport będzie ważny, bez względu na to.

Jeżeli nikt już więcej nie zabiera głosu, stwierdzam, że Komisja zapoznała się z informacją. Dziękuję państwu, zamykam posiedzenie podkomisji. Dziękuję.