



**Posel na Sejm  
Rzeczypospolitej Polskiej  
ANNA SCHMIDT-RODZIEWICZ**

Jaroslaw, dnia 24 marca 2016 r.

**Pan  
Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury i Budownictwa**

**Zapytanie do Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zasad organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Przemyslu.**

### ZAPYTANIE

**Szanowny Panie Ministrze,**

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osob w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terenie kraju okresla ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015r. Nr 5, poz. 13). Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt. 9 organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest wlasciwa jednostka samorzadu zapewniajaca jego funkcjonowanie na danym obszarze. Ponadto obowiazki w tym zakresie precyzuja ustawy o samorzadzie gminnym oraz samorzadzie powiatowym, okreslajac kompetencje gmin i powiatow. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 4 ustawy o samorzadzie gminnym oraz art. 4 ust. 1 pkt. 7 ustawy o samorzadzie powiatowym, jak rowniez art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, do wyklucznych kompetencji gmin i powiatu nalezy organizacja publicznego transportu zbiorowego na ich terytorium.

Podstawowym problemem z jakim spotykaja sie gminy oraz powiaty na gruncie organizacji publicznego transportu zbiorowego jest niedostosowanie przepisow ustawy do podzialu administracyjnego kraju, w ramach ktorego na terenie powiatow ziemskich funkcjonuja miasta na prawach powiatow - tzw. powiaty grodzkie. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdaje sie nie dostrzegac tego problemu.

Docelowym miejscem podrzyzy mieszkancow powiatu ziemskiego jak i powiatu grodzkiego jest zazwyczaj siedziba miasta na prawach powiatu. Zgodnie z nowymi uregulowaniami, od 1 stycznia 2017 roku, organizacja publicznego transportu zbiorowego bedzie nalezec do starostw powiatow ziemskich, co niewatpliwie da im delegacje do organizowania wlasnych systemow komunikacji, ktorych zasięg bedzie mogl obejmowac takze miasta na prawach powiatu, pozbawiajac te ostatnie "przywilejow" powiatu w tym zakresie. Powyzsze rozwiązania, oprócz chaosu komunikacyjnego, moga przyczynic sie do obnizenia rentownosci istniejacej od lat komunikacji miejskiej poprzez spadek przychodow ze sprzedazy biletow, oraz wymusic koniecznosc zwiekszenia wyplacanych z budzetu miasta rekompensat.

Brak odpowiednich uregulowan moze rowniez, w dalszej perspektywie, doprowadzic do upadku miejskich i panstwowych przedsiebiorstw transportowych, ktore zostana wyparte przez prywatny transport swiadczacy uslugi na zlecenie starostwa powiatu ziemskiego, takze na terenie usytuowanych w ich obrębie powiatow grodzkich, zwiekszajac tym samym skale bezrobocia w regionie.



**Posel na Sejm  
Rzeczypospolitej Polskiej  
ANNA SCHMIDT-RODZIEWICZ**

Rozwiązaniem sytuacji wydają się konieczne do wprowadzenia odpowiednie zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z tym zwracam się do Pana Ministra z następującymi pytaniami:

1. Czy Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zamierza doprecyzować przepisy ustawy, wprowadzając do art. 7 ust. 1 pkt. 3 pojęcie miasta na prawach powiatu, co niewątpliwie ułatwi współpracę pomiędzy starostami powiatów ziemskich i grodzkich w zakresie optymalnego wypracowania planów transportowych?
2. Czy Ministerstwo zechce rozważyć doprecyzowanie przepisów w zakresie, który umożliwiłby określenie przystanków, które będą dostępne wyłącznie dla operatora komunikacji miejskiej, mając na uwadze dobro miejskich i państwowych przedsiębiorstw a także ich pracowników?

Z wyrazami szacunku,

*Anna Schmidt-Rodziewicz*

Posel na Sejm RP