

Protokół Komisji Wnioskowej

działającej na Konferencji pod tytułem „**Wykluczenie komunikacyjne w Polsce - Propozycje modelu transportu dla samorządów wszystkich szczebli w zakresie połączeń lokalnych, regionalnych, drogowych i kolejowych**”, które odbyło się w dniu 24.06.2025 20-074 Lublin, ul. Spokojna 2, w Konferencji uczestniczyło ponad 60 osób.

Honorowy patronat nad Konferencją objęli:

- Krzysztof Żuk – Prezydent Miasta Lublin, współorganizator Konferencji,
- Krzysztof Gawkowski – Minister Cyfryzacji,
- Dariusz Klimczak – Minister Infrastruktury,
- Jarosław Stawiarski – Marszałek Województwa Lubelskiego.

1. Do Komisji Wnioskowej wpłynęły wnioski zgłaszane pisemnie, drogą mailową (cztery zgłoszenia) oraz ustnie – zarówno bezpośrednio do członków Komisji, jak i podczas dyskusji panelowych i końcowego panelu dyskusyjnego.
2. Po analizie otrzymanych wniosków Komisja postanowiła pogrupować je tematycznie.

Zebrane wnioski, propozycje zmian ustawowych oraz postulaty dotyczące wykluczenia komunikacyjnego wskazują na wielowątkowy i złożony charakter tego niepokojącego, narastającego zjawiska, które dotyka niemal jednej trzeciej mieszkańców Polski i któremu należy niezwłocznie przeciwdziałać.

Komisja oceniła zebrane wnioski i na ich podstawie proponuje:

Zmiany w obowiązujących przepisach

- Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania wyłącznie nowych linii komunikacyjnych.
- Możliwość uruchamiania linii nieujętych w planach transportowych, jeśli odpowiadają na realne potrzeby społeczne.
- Konieczność zagwarantowania koordynacji rozkładów jazdy różnych systemów transportowych przy ich zatwierdzaniu.
- Rozszerzenie zakresu obowiązków w planach transportowych o kwestie wykluczenia osób z niepełnosprawnościami.
- Podniesienie i waloryzacja maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra – także jej zróżnicowanie z preferencją pojazdów ekologicznych.
- Utworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego.
- Uwarunkowanie dopłat od realnego wpływu danej linii na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, z zachowaniem obowiązku utrzymania minimum 3 kursów dziennie transportu publicznego (w obie strony)
- Dopuszczenie nieregularnych usług autobusowych jako elementu publicznego transportu zbiorowego.
- Umożliwienie zawierania przez operatorów Przedsiębiorstw Transportu Zbiorowego umów obejmujących wiele linii lub całe sieci komunikacyjne.
- Odbudowa i budowa nowych przystanków dla transportu bus, autobus, sieci pozamiejskich w powiatach i gminach z zapewnieniem skoordynowanej informacji o przewozach w postaci wyświetlaczy elektronicznych stacjonarnych oraz na urządzeniach telekomunikacyjnych w jednolitej formie obowiązującej wszystkich operatorów Przedsiębiorstw Transportu Zbiorowego.

Wnioski dotyczący systemów ITS dla sterowania ruchem drogowym:

- W projektach i postępowaniach dotyczących systemów ITS oraz aktywnych elementów z nimi powiązanych, należy zapewnić standaryzację interfejsów i protokołów komunikacyjnych lub wymagać udostępniania pełnej specyfikacji integracyjnej. Brak takich rozwiązań prowadzi do powstawania zamkniętych systemów, które nie mogą być rozbudowywane o elementy różnych producentów, co znacząco ogranicza ich trwałość i podnosi koszty utrzymania.
- Do nowo budowanych i przebudowywanych instalacji sterowania ruchem drogowym na skrzyżowaniach o średnim i dużym obciążeniu ruchem powinno się stosować sterowniki sygnalizacji świetlnej programowalne, typu PLC, które można przeprogramować w zależności od zmieniających się warunków ruchu lub adaptacyjne systemy sterowania ruchem drogowym. Są to bowiem najbardziej zaawansowane systemy, które nie tylko reagują na ruch pojazdów, ale także wykorzystują algorytmy sztucznej inteligencji do wykrywania wzorców, przewidywania zatorów, uwzględniają warunki pogodowe, przewidują natężenia ruchu drogowego do optymalizacji reakcji sygnalizacji w czasie rzeczywistym (mikrokontrolery).
- **Aby zrealizować powyższe postulaty należy przygotować odpowiednią kadrę inżynierów ruchu drogowego z odpowiednimi uprawnieniami., która sprosta wyzwaniom technicznym w ramach wdrażanych Inteligentnych Systemów Transportowych,**

Problemy osób z niepełnosprawnością

- Nienależyte utrzymanie sprawności urządzeń w pojazdach szynowych (PKP) oraz na obiektach stacyjnych, takich jak windy czy pomosty transportowe. Brak przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących dostępności i funkcjonowania urządzeń wspomagających dla osób z niepełnosprawnościami, a także brak skutecznych mechanizmów egzekwowania ich przestrzegania.
- Konieczność zapewnienia środków finansowych na bieżące utrzymanie urządzeń dla osób z niepełnosprawnościami, bowiem najczęściej te urządzenia z powodu niesprawności są niedostępne, nieczynne.
- Stanowisko to zostało potwierdzone przez innych mówców, którzy podkreślali, że to ludzie – a nie przepisy – są najsłabszym ogniwem systemu. Często brakuje im motywacji do wprowadzania zmian i egzekwowania obowiązujących regulacji. Zwrócono również uwagę na problem sygnałów akustycznych przy przejściach dla pieszych – niekiedy są one zbyt ciche, by były skuteczne, innym razem ich natężenie budzi sprzeciw mieszkańców okolicznych budynków.
- Zwracano uwagę, iż należy przyszłościowo wprowadzić pojazdy autonomiczne, które mogą się przydać i ułatwić podróżowanie osobom z niepełnosprawnościami.
- Zaznaczono, że główną barierą w przypadku samorządów jest za mały budżet na tak szerokie działania w zakresie wsparcia dla osób z niepełnosprawnościami.

- Wskazywano również na występowanie przypadków złego gospodarowania przydzielonymi środkami finansowymi dla osób z niepełnosprawnością przez jednostki sektora publicznego.
 - Zgłoszono postulat utworzenia tzw. „komfortek” w Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP) przy trasach szybkiego ruchu – czyli pomieszczeń, w których można w sposób bezpieczny i godny przewinąć osobę dorosłą z niepełnosprawnością, zapewniając jej odpowiednie warunki higieniczne i komfort. Rozwiązanie to umożliwiłoby podróż i postój osobom wymagającym opieki higienicznej, które obecnie są praktycznie wykluczone z przemieszczania się na dłuższych trasach z powodów fizjologicznych. Wskazano również, że istnieje prawny obowiązek wyposażenia MOP-ów w takie udogodnienia – na podstawie Dz.U. 2022 poz. 1225 (tekst jednolity), obowiązującego od 15 sierpnia 2024 r.
3. Przewodnicząca Rady Programowej Konferencji , Barbara Wójtowicz, poinformowała członków Komisji Wnioskowej, że w najbliższym czasie przedstawi swoje autorskie opracowanie podsumowujące Konferencję, pt. „Zbiorcza rekomendacja pokonferencyjna”. Dokument ten stanowi realizację zobowiązania wobec uczestników Konferencji – zawierać będzie postulaty zmian systemowych oraz propozycje rozwiązań, które zostaną przekazane do ministerstw, władz samorządowych oraz innych instytucji mających wpływ na kształtowanie polityki publicznej.
4. Na tym Protokół zakończono i po odczytaniu podpisano.

Komisja Wnioskowa w składzie:

mgr Barbara Wójtowicz

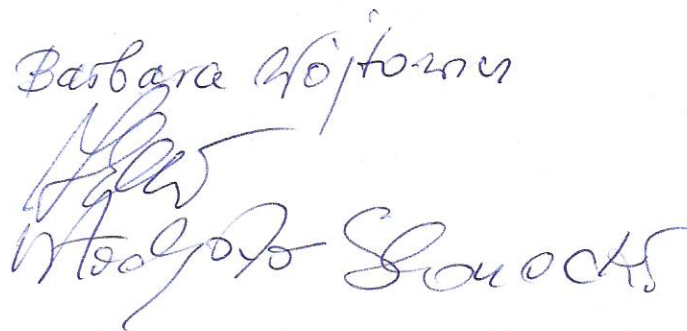
Przewodnicząca

mgr inż. Jerzy Ekiert

Członek

mgr inż. Władysław Skonecki

Członek



Lublin dnia 01.08.2025r.

Podpisy członków Komisji
Wnioskowej