

Warszawa, dn. 8 kwietnia 2025r.

Sz. P.
Dariusz Klimczak
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu przedstawicieli samorządów metropolii warszawskiej, uczestniczących w Sympozjum Samorządowców „Sprawny transport w aglomeracji rozwiązaniem problemu korków”, które odbyło się 27 lutego 2025 r. w Warszawie, zwracamy się z apelem o podjęcie współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie działań legislacyjnych na rzecz uchwalenia ustawy metropolitalnej dla Warszawy i samorządów z obszaru metropolitalnego.

Podczas sympozjum, w którym udział wzięli przedstawiciele gmin, powiatów oraz organizatorów transportu publicznego, jednoznacznie wskazano, że brak odpowiednich regulacji prawnych uniemożliwia skuteczne zarządzanie transportem publicznym w skali całej metropolii. Wnioski płynące z warsztatów, prowadzonych w podziale na cztery główne korytarze transportowe metropolii, podkreśliły, że niezależne działania poszczególnych JST nie są w stanie zapewnić spójnego, efektywnego i konkurencyjnego transportu publicznego, co prowadzi do dalszej dominacji transportu indywidualnego i narastania problemu korków.

Samorządowcy zwracają uwagę na główne problemy wynikające z braku jednolitego systemu transportowego, co jest efektem niedostosowania regulacji prawnych do potrzeb samorządów. Należy pamiętać, że obszary metropolitalne wymykają się podziałowi usług publicznych na lokalne i regionalne, gdyż rynek pracy i usług (szczególnie edukacyjnych) jest rynkiem ponadlokalnym. Potwierdza to fakt, iż w 2021 roku miasto stołeczne Warszawa stanowiło miejsce pracy dla ponad 390 tysięcy osób przyjeżdżających. To tak jakby do stolicy przyjeżdżali wszyscy mieszkańcy Radomia (197 tys.), Płocka (118 tys.) oraz Siedlec (76 tys.). Ponad 2/3 tej liczby stanowili mieszkańcy metropolii warszawskiej. W związku z powyższym samorządowcy diagnozują różnorodne, poniżej przedstawione, problemy na terenie metropolii, z których część mieści się w kompetencjach, misji i celach strategicznych Ministerstwa Infrastruktury:

Brak koordynacji między gminami i powiatami

Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym obecnie każda gmina organizuje transport na własną rękę lub współpracuje z różnymi podmiotami i innymi samorządami. Jednak, aby na tak dużym obszarze (6,1 tys. km²) optymalnie i kompleksowo planować, koordynować, integrować oraz rozwijać publiczny transport zbiorowy, w tym transport drogowy, kolejowy, a także zrównoważoną mobilność miejską wskazaną formą organizacyjną jest związek metropolitalny. Może on zostać ustanowiony jedynie w drodze konkretnej ustawy o związku metropolitalnym na danym obszarze oraz odpowiedniego rozporządzenia do ustawy. Aktualny stan prawny umożliwia jedynie stworzenie związków powiatowo-gminnych, jednak dla tak dużego obszaru nawet taka forma prawna nie spełnia swojej roli i w konsekwencji taka sytuacja prowadzi do chaosu taryfowego, niekompatybilnych rozkładów jazdy i nieefektywnego wykorzystania infrastruktury. Przykładem obrazującym problem są sytuacje, w których mieszkańcy podwarszawskich gmin nie mają możliwości zrealizowania dogodnych przesiadek w podróżach łączonych do Warszawy, bądź też całkowitego braku połączeń transportem zbiorowym do stolicy.

Nieefektywne finansowanie transportu publicznego

Brak mechanizmu wspólnego finansowania sprawia, że największe obciążenie kosztowe ponosi Warszawa, podczas gdy gminy na obrzeżach metropolii nie mają środków na rozwój transportu, co prowadzi do wykluczenia komunikacyjnego i zmusza mieszkańców do korzystania z samochodów. Jak podkreślali uczestnicy sympozjum, bez systemowego rozwiązania utrzymanie i rozwój transportu zbiorowego będzie obciążeniem ponad siły wielu samorządów. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie jest wystarczającym mechanizmem wspierania transportu publicznego. Obecnie ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej, jak również dopłaty do przewozów nie są stosowane w przypadku związków metropolitalnych, a ustawa pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje, przede wszystkim, gminom. W związku z tym wspólny budżet metropolii warszawskiej i wpływy z tytułu PIT i CIT mogłyby pozwolić na efektywne rozwinięcie różnorodnej i dostosowanej do potrzeb mieszkańców oferty przewozowej.

Decyzje inwestycyjne podejmowane bez konsultacji z samorządami

Gminy i powiaty nie mają realnego wpływu na strategiczne decyzje dotyczące infrastruktury transportowej, podejmowane przez spółki państwowe czy zarządców infrastruktury, takich jak PKP PLK czy GDDKiA. W efekcie powstają nowe ciągi komunikacyjne bez realnego uwzględnienia potrzeb mieszkańców, wyzwań związanych z organizacją transportu publicznego czy koniecznością zmiany organizacji ruchu na innych drogach pozostających w zarządzie gmin lub powiatów. Ponadto, brakuje skoordynowanej polityki w zakresie rozwoju parkingów „Parkuj i Jedź”, rozbudowy linii kolejowych czy zorganizowania

transportu publicznego dowozowego do przystanków kolejowych, tak aby transport publiczny był realnym, alternatywnym sposobem przemieszczania się po metropolii warszawskiej.

Brak zintegrowanego systemu taryfowego

Obecnie pasażerowie muszą kupować osobne bilety w zależności od organizatora przewozów lub środka transportu lub integracja funkcjonuje na ograniczonym obszarze, co utrudnia podróżowanie i zniechęca do korzystania z komunikacji zbiorowej. Wprowadzenie biletu metropolitalnego, funkcjonującego w ramach jednego systemu, ułatwiłoby poruszanie się po całej metropolii i poprawiło konkurencyjność transportu publicznego względem podróży realizowanych prywatnymi samochodami.

Niekontrolowany rozwój przedmieść bez infrastruktury transportowej

Dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego na obrzeżach metropolii nie idzie w parze z inwestycjami w transport publiczny. Brak koordynacji w planowaniu przestrzennym w skali metropolii prowadzi do sytuacji, w której narasta zjawisko chaosu przestrzennego, a nowe osiedla są odcięte od komunikacji zbiorowej, a mieszkańcy są zmuszeni do codziennego dojazdu samochodem.

Podczas sympozjum uczestnicy zgodnie uznali, że ustawa metropolitalna jest kluczowym narzędziem, które może rozwiązać powyższe problemy i wprowadzić nowoczesny, zintegrowany system transportowy w metropolii warszawskiej.

W konsekwencji uchwalenia ustawy metropolitalnej dla metropolii warszawskiej możliwe będzie podjęcie następujących działań:

1. **Powołanie metropolitalnego organizatora transportu** – związku metropolitalnego jako jednej instytucji zarządzającej transportem na całym obszarze, zamiast dziesiątek niezależnych systemów, która będzie również odpowiedzialna za organizację metropolitalnych przewozów pasażerskich.
2. **Zapewnienie stabilnego finansowania** – dzięki corocznemu przygotowaniu uchwały budżetowej i optymalnemu podziałowi środków, również na transport, który uwzględniałby potrzeby wszystkich gmin wchodzących w skład związku, a także poprzez tworzenie wspólnej oferty inwestycyjnej i współpracy związku z sektorem nauki, badawczo-rozwojowym oraz partnerami otoczenia społeczno-gospodarczego.
3. **Zwiększenie wpływu samorządów na kluczowe decyzje** – aby lokalne JST miały realny głos w sprawach dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego regionu metropolii warszawskiej i jako związek metropolitalny były partnerem do rozmów w zakresie rozwoju regionu pod kątem transportu drogowego, kolejowego oraz

zrównoważonej mobilności miejskiej, a także w kwestii przebiegu dróg zarządzanych obecnie przez inne podmioty.

4. **Zintegrowanie taryf i biletów** – poprzez wprowadzenie biletu metropolitalnego, aby mieszkańcy mogli podróżować po całej metropolii bez konieczności zakupu wielu biletów, a sam związek metropolitalny współpracował z innymi organizatorami na podstawie art. 15a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
5. **Zapewnienie jednolitego standardu i jakości przewozów** – poprzez integrację w zakresie informacji pasażerskiej, m.in. stworzenie jednolitej bazy przystanków, ujednolicenie ich nazw, wypracowanie spójnej identyfikacji wizualnej (przystanków, schematów połączeń, oznakowani węzłów przesiadkowych czy pojazdów), aż do przygotowanie koncepcji technicznej wspólnego systemu informacji pasażerskiej z uwzględnieniem kompatybilność z istniejącymi systemami informacji pasażerskiej.
6. **Skoordynowanie inwestycji infrastrukturalnych** – aby nowe drogi, linie kolejowe czy parkingi przesiadkowe były planowane w sposób zintegrowany i zoptymalizowany według określonych procedur i standardów.
7. **Lepsze zagospodarowanie przestrzenne** – poprzez włączenie związku metropolitalnego, mimo, iż tzw. władztwo planistyczne należy do gmin, w proces decyzyjny w zakresie zagospodarowania przestrzennego, np. w drodze opiniowania projektu plany ogólnego gminy, która należy do związku czy wprowadzenie zobowiązania ustawowego dotyczącego rozwoju zabudowy w odpowiedniej odległości od przystanków transportu publicznego.

Metropolia warszawska, jako obszar zamieszkały przez ponad 3,3 mln mieszkańców, składający się z 70 gmin i 9 powiatów, potrzebuje rozwiązań systemowych. Bez zintegrowanej polityki transportowej zjawisko kongestii będzie się nasilać, a samorządy nadal będą zmagać się z chaosem organizacyjnym i finansowym.

W związku z powyższym apelujemy do Ministerstwa Infrastruktury o podjęcie współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie **rozpoczęcia prac legislacyjnych nad ustawą metropolitalną dla obszaru metropolii warszawskiej**. Gotowość do współpracy w tym zakresie wyrazili przedstawiciele gmin i powiatów uczestniczący w symposium, którzy są zainteresowani dalszymi konsultacjami i wypracowaniem konkretnych rozwiązań.

Liczymy na podjęcie działań, które pozwolą stworzyć nowoczesny, efektywny system transportowy odpowiadający na wyzwania dynamicznie rozwijającej się metropolii.