

Propozycje uczestników Zespołu Ekspertkiego ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu z 30.10.2024 r.

Lp.	Zakres /tematyka	Treść propozycji	Konieczne zmiany	Stanowisko pozostałych członków Zespołu
1	Zjawisko wykluczenia	<i>Na poziomie lokalnym muszą być wypracowane odpowiednie schematy działań, poczynwszy od konieczności zbadania i monitorowania zjawiska, a skończywszy na wdrażaniu instrumentów finansowych, organizacyjnych i technicznych.</i>	Wprowadzenie systemu monitorowania zjawiska wykluczenia na poziomie lokalnym	
2	Zjawisko wykluczenia	<i>Opracowanie założeń należy do władz centralnych, które powinny wskazywać wytyczne i zapewniać finansowanie</i>	Na poziomie krajowym zapewnienie finansowania przewozów oraz przekazywanie odpowiednich wytycznych na poziom lokalny w kwestii wykluczenia komunikacyjnego.	
3	Zjawisko wykluczenia	<i>Zakres działalności państwa w zakresie wykluczenia: W realiach polskich należy zauważyć, że kwestie związane z wykluczeniem komunikacyjnym leżą w obszarze kilku resortów, a w szczególności wielu departamentów Ministerstwa Infrastruktury. Stąd za niezwykle istotne należy uznać działania Pełnomocnika Ministra Infrastruktury ds. wykluczenia komunikacyjnego. Warto natomiast dostrzec perspektywę tego zjawiska szerzej niż tylko przez pryzmat dwóch aktów (przyp. PTZ i FRPA). W wielu krajach działania prowadzone są w holistycznym ujęciu i przynoszą oczekiwane skutki.</i>	Zastosowanie szerokiego podejścia do zjawiska wykluczenia – nie ograniczając się do ustaw o PTZ i FRPA.	
4	Plany/Strategie transportowe	<i>W Polsce najbardziej optymalnym poziomem lokalnym do tworzenia strategii rozwoju transportu publicznego uwzględniając uwarunkowania danego obszaru wydają się być gminy lub związki gmin. W takich jednostkach powinny być podejmowane decyzje o szczegółach realizacji usług transportowych w danym regionie, takich jak dostosowanie połączeń do lokalnych potrzeb, dodawanie nowych tras autobusowych, wprowadzenie usług na żądanie, a również podejmowanie działań w kierunku integracji usług i form transportu, w tym rozwoju systemu powiązań między transportem rowerowym, transportem publicznym i</i>	Strategie rozwoju transportu publicznego powinny tworzyć gminy lub związki gmin.	

		<i>planowaniem urbanistycznym. Na tym poziomie te potrzeby można rozpoznać w najlepszym stopniu, a również zareagować w odpowiedni sposób.</i>		
5	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>(...) Poniżej pewnego poziomu administracyjnego (w mojej opinii jest to województwo lub w niektórych, nielicznych przypadkach związek powiatowo-gminny samorządów w dobrej sytuacji finansowej i organizacyjnej), nie jest możliwe zapewnienie zasobów do projakościowego zarządzania przewozami użyteczności publicznej i – przynajmniej w niektórych, mniej zaludnionych obszarach Polski – może ónastąpić problem ze skutecznym zarządzaniem środkami finansowymi z Fu8nduszu i ich wykorzystaniem do kształtowania dobrej oferty publicznego transportu zbiorowego.</i>	Organizacje Publicznego Transportu Zbiorowego prowadzą województwa lub związki powiatowo-gminne.	
6	Rozszerzenie FRPA o komponent kolejowy	<i>Koszt pociągokilometra jest znacznie wyższy niż koszt wozokilometra w przewozach autobusowych. Różnica w kosztach spowoduje znaczną presję na ograniczony przecież budżet na pozostałe działania związane z FRPA, który nawet w nazwie ma "autobusowy",</i>		
7	Rozszerzenie FRPA o komponent kolejowy	<i>Pomysłem rozszerzenia FRPA o transport kolejowy może być pewne rozwiązanie pomostowe polegające na priorytecie dla finansowania połączeń autobusowych Kolejowej Komunikacji Zastępczej na odcinkach dróg przebiegających wzdłuż linii kolejowych przewidzianych do reaktywacji (odpowiedniki linii typu Kłodzko-Stronie Śląskie lub Rawicz-Góra Śląska), przy założeniu, że późniejsze finansowanie przewozów kolejowych odbywać się będzie na zwykłych zasadach dla finansowania regionalnych przewozów kolejowych.</i>	Finansowanie Autobusowej Komunikacji Zastępczej jako rozwiązania pomostowego.	
8	Plany/Strategie transportowe	<i>Plany transportowe w obecnej formie są wysoce nieskutecznym narzędziem kształtowania polityki mobilności na poziomie województw. Ich zapisy mają charakter ogólny wynikający z chęci decydentów województwa do 9zachowania wpływu na zmiany w ofercie publicznego transportu zbiorowego.</i>	Modyfikacja konstruowania planów transportowych województwa, w celu zwiększenia ich skuteczności	
9	FRPA	<i>Widzę jednak następujące korzyści wynikające ze 9ródnicowania dopłat poprzez promowanie następujących</i>	Promowanie projakościowego podejścia świadczonych usług w	

		<p>rozwiązań związanych z jakością publicznego transportu zbiorowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacja połączeń z wykorzystaniem pojazdów zeroemisyjnych,</li> <li>• realizacja połączeń z wykorzystaniem pojazdów w pełni dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,</li> <li>• realizacja połączeń o odpowiedniej częstotliwości kursowania, w tym funkcjonujących w soboty i niedziele,</li> <li>• istnienie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej w pojeździe oraz z wykorzystaniem technik informacyjnych,</li> <li>• premiowanie stałości lub organicznej poprawy oferty komunikacyjnej.</li> </ul> <p>Zwiększeniem dopłat powinno być premiowane także łączenie się sąsiednich gmin i powiatów w związki powiatowo-gminne oraz inne związki transportowe.</p>	<p>przyznawaniu środków z FRPA m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacja połączeń z wykorzystaniem pojazdów zeroemisyjnych,</li> <li>• realizacja połączeń z wykorzystaniem pojazdów w pełni dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,</li> <li>• realizacja połączeń o odpowiedniej częstotliwości kursowania, w tym funkcjonujących w soboty i niedziele,</li> <li>• istnienie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej w pojeździe oraz z wykorzystaniem technik informacyjnych,</li> <li>• premiowanie stałości lub organicznej poprawy oferty komunikacyjnej.</li> </ul> <p>Zwiększeniem dopłat powinno być premiowane także łączenie się sąsiednich gmin i powiatów w związki powiatowo-gminne oraz inne związki transportowe.</p>	
10	Transport na żądanie	Zwłaszcza na terenach słabo zaludnionych, na których nie ma uzasadnienia ekonomicznego dla wprowadzenia ani utrzymania przewozów autobusowych o zadowalającej częstotliwości, zasadne jest utworzenie ram prawnych dla wprowadzenia usługi transportu na żądanie.	Umożliwienie realizacji transportu na żądanie	
11	Transport na żądanie	Realizowanie transportu na żądanie w oparciu o Społeczny Fundusz Klimatyczny, kwalifikując takie osoby (młode bez prawa jazdy i starsze) jako użytkowników transportu w	Wykorzystanie Społecznego Funduszu Klimatycznego do uzyskania środków na walkę z	

		<i>trudnej w sytuacji w ramach przeciwdziałaniu zjawisku ubóstwa transportowego.</i>	wykluczeniem komunikacyjnym w odniesieniu do ludzi młodych i starszych	
12	FRPA	<i>Niestabilność systemu dopłat opartego o tryb konkursowy: coroczne wnioskowanie o środki finansowe i ryzyko "przegrania" dopłat powoduje ryzyko dla funkcjonujących obecnie linii komunikacyjnych dofinansowywanych ze środków FRPA.</i>	Zastosowanie długookresowych umów na dofinansowanie z FRPA.	
13	Standardy jakościowe przewozów o charakterze użyteczności publicznej	<i>Standardy w pierwszej kolejności dotyczyć powinny zagadnień takich jak określenie minimalnej liczby kursów w ramach linii komunikacyjnych (najlepiej powiązanej z częstotliwością połączeń) oraz minimalnych standardów obsługi w dni wolne od pracy. Utworzenie takich standardów ograniczyłoby także sztuczne tworzenie "linii komunikacyjnych", które są de facto pojedynczymi kursami w skali dnia (które nie tworzą stabilnej dla pasażerów oferty komunikacyjnej).</i>	Wprowadzenie standardów jakościowych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego.	
14	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>W związku ze stwierdzonym na spotkaniu braku kompetencji wśród jednostek samorządu terytorialnego (zwłaszcza tych mniejszych), proponuję rozważyć wydzielenie części budżetu na szkolenia dla pracowników organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz urzędników samorządowych w zakresie dobrych praktyk związanych z organizacją PTZ.</i>	Przeznaczenie środków finansowych na podnoszenie kompetencji pracowników JST w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.	
15	FRPA	<i>Organizatorzy PTZ poprzez bonusy finansowe (np. wyższa dopłata do wozokilometra) motywowani są do integracji taryfowej wewnątrz- i międzygałęziowej i/lub wzajemnego honorowania biletów.</i>	Bonusowanie finansowe integracji taryfowej wewnątrz- i międzygałęziami i/lub wzajemnego honorowania biletów.	
16	Rola państwa w procesie organizacji transportu zbiorowego	<i>Na poziomie centralnym należy utworzyć jednostkę koordynującą system PTZ/PR w skali kraju, uczestniczącą w nadaniu i utrzymaniu ram organizacyjnych całego systemu</i>	Utworzenie jednostki koordynującej system przewozów w kraju i nadania mu ram organizacyjnych	
17	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>Brak konieczności tworzenia nowych jednostek na poziomie regionalnym, ich obecna logika i sens są słuszne, konieczne jest jednak wsparcie narzędziowe, zapewniające profesjonalizację usług przewozowych. (centralna baza</i>	Brak konieczności tworzenia nowych jednostek na poziomie regionalnym uprawnionych do organizacji publicznego transportu zbiorowego.	

		przystanków – CBP, krajowy punkt dostępowy – KPD i ogólnopolski planer podróży multimodalnych – OPPM)		
18	Rola państwa w procesie organizacji transportu zbiorowego	Centralna baza przystanków (CBP) – pierwszy krok (uporządkowanie bazy przystankowej w Polsce)	Stworzenie centralnej bazy przystanków.	
19	Rola państwa w procesie organizacji transportu zbiorowego	Krajowy punkt dostępowy (KDP) – cyfrowa postać rozkładów jazdy. Analiza oferty przewozowej leży na koordynatorze PTZ/PR	Wprowadzenie cyfrowej wersji rozkładów jazdy.	
20	Rola państwa w procesie organizacji transportu zbiorowego	Ogólnopolski planer podróży multimodalnych (OPPM) – pozwolić ma efektywnie, planować podróż między dowolnymi punktami adresowymi w kraju.	Utworzenie ogólnopolskiego planera podróży.	
21	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>Promowanie powstawania związków transportowych na skalę odpowiadającą potrzebom pasażerów (związki powiatowo-gminne). Eliminacja trzech różnych organizatorów: gminy, powiaty, województwa)</i>	Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez związki powiatowo-gminne.	
22	FRPA	<i>Samorządy, które powołają związki powiatowo-gminne, powinny otrzymać długoterminowe wsparcie na bazie obecnego FRPA.</i>	Bonusowanie długoterminowym wsparciem związków powiatowo-gminnych.	
23	FRPA	<i>Wysokość finansowania powinna zależeć od liczby mieszkańców obszarów wiejskich i powierzchni, przy czym dodatkowo premiowane powinny być obszary najuboższe oraz duże związki</i>	Zróżnicowanie finansowania w zależności od gęstości zaludnienia oraz zamożności.	
24	FRPA	<i>połączenie dwóch związków w jeden powinno skutkować nieco wyższym finansowaniem niż suma finansowania każdego z osobna</i>	Promowanie finansowe łączenia się związków.	
25	System ulg	<i>Wyplacanie dopłat do ulg ustawowych ryczałtem (wzorem komunikacji miejskiej) otwiera drogę do uproszczenia ulg ustawowych oraz ujednoczenia ich pomiędzy różnymi rodzajami komunikacji. Usunie to bariery integracyjne i umożliwi wydawanie biletów na różne rodzaje transportu.</i>	Wyplacanie dopłat do ulg ustawowych ryczałtem (jak w komunikacji miejskiej)	

26	Transport na żądanie	<i>W przypadku komunikacji organizowanej przez odpowiednie organy publiczne powinno być dozwolone kursowanie bez rozkładów jazdy, zatrzymywanie poza przystankami oraz wykonywanie kursów samochodami osobowymi.</i>	Kursowanie bez rozkładów jazdy (zatrzymywanie się poza przystankami).	
27	Integracja biletów	<i>Należy wypracować rozwiązanie dla biletów zintegrowanych, najlepiej w skali jednego lub dwóch związków, a docelowo jednolitego w całym kraju – na wzór rozwiązań austriackich i węgierskich.</i>	Stopniowa integracja biletowa od kilku związków – docelowo w skali całego kraju.	
28	Dowozy szkolne	<i>W obszarach wykluczenia komunikacyjnego osobna komunikacja szkolna powoduje brak komunikacji publicznej – potoki pasażerskie nie są wystarczające dla dwóch odrębnych systemów. Należy więc wprowadzić zakup biletów komunikacji publicznej jako obowiązkowy i podstawowy sposób wywiązywania się gmin z obowiązku dowozu dzieci do szkół (wzorem Niemiec) – z wyjątkiem dzieci z niepełnosprawnością uniemożliwiającą korzystanie z takiego rozwiązania.</i>		
29	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	Przejęcie roli organizatora publicznego transportu zbiorowego przez województwa to krok w dobrym kierunku, jednak będzie wiązało się z obciążeniami Urzędów Marszałkowskich a tym samym potrzebą zwiększenia zatrudnienia w tym zakresie. Lubuskie: Poparcie dla wzmocnienia roli kompetencji marszałków i wykorzystania ich potencjału jako koordynatorów w zakresie organizacji oraz obsługi operacyjnej przewozów autobusowych.	Przejęcie roli organizatora publicznego transportu zbiorowego przez województwa.	
			Przeznaczenie środków obsługę organizacji publicznego transportu zbiorowego w przypadku przeniesienia obowiązki na województwa.	
30	Plany/Strategie transportowe	Obowiązek sporządzania planów transportowych przez wszystkie JST oraz związki powiatowo-gminne	Prowadzenie obowiązkowego sporządzania planów transportowych przez wszystkie JST oraz związki powiatowo-gminne	
31	Plany/Strategie transportowe	<i>Uproszczenie trybu aktualizacji planów transportowych</i>	Ułatwienia w aktualizacji planów transportowych	
32	FRPA	<i>Odwrócenie hierarchii przyznawania dopłat w ramach FRPA</i>	Zmiana hierarchii przyznawania dopłat gdzie w pierwszej	

			kolejności otrzymywałyby je województwa a w ostatniej gminy.	
33	FRPA	<i>Dysponentem środków FRPA powinien być bezpośrednio marszałek województwa, a nie wojewoda (co wydłuża i utrudnia proces uzyskania dopłat)</i>	Przeniesienie roli dysponenta funduszu na marszałków.	
34	FRPA	<i>Stawka 1 km FRPA powinna być waloryzowana na każdy rok budżetowy</i>	Coroczna waloryzacja opłaty do wozokilometra.	
35	FRPA	<i>Zwiększenia kwoty zabezpieczonej w budżecie na dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i>	Zabezpieczenie większych środków w budżecie w ramach funduszu.	
36	Integracja przewozów autobusowych z kolejowymi	<i>Usankcjonowanie w przepisach przewozów „ostatniej mili” jako przewozów autobusowych dowozowych do przewozów kolejowych. Takie przewozy z natury są różne od przewozów regularnych gdyż autobus w następstwie opóźnienia się pociągu zobowiązany jest zapewnić skomunikowanie, co z kolei skutkuje brakiem realizacji z góry założonego rozkładu jazdy</i>	Wprowadzenie przepisów dotyczących autobusowych linii dowozowych do przystanków kolejowych.	
37	Integracja rozkładów jazdy	<i>Utworzenie ogólnokrajowej bazy danych w zakresie rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego w komunikacji pozamiejskiej</i>	Ogólnopolska integracja rozkładów jazdy.	
38	System ulg	<i>Ujednolicenia systemu ulg w transporcie drogowym i kolejowym</i>	Ujednolicenia systemu ulg w transporcie drogowym i kolejowym	
39	Plany/Strategie transportowe	<i>Zgodnie z art. 49 ust. 1,2 ustawy o ptz marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji z gmin, powiatów, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy - <b>opracowanie innego, przejrzystego sposobu przekazywania danych przez jednostki samorządowe</b></i>	Zmiana sposobu tworzenia planu transportowego województwa w zakresie pozyskiwania informacji od samorządów niższego szczebla.	
40	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>Wprowadzenie w ustawie ptz większej liczby możliwych do powołania związków, które pozwolą na udział samorządów wojewódzkich, tj. powiatowo-wojewódzkich czy gminno-wojewódzkich lub gminno-powiatowo-wojewódzkich</i>	Wprowadzenie nowych form związków: powiatowo-wojewódzkich czy gminno-wojewódzkich lub gminno-powiatowo-wojewódzkich	

41	Plany/Strategie transportowe	Wprowadzenie zależności między planami transportowymi województwa a planami transportowymi niższych szczebli. Dokumenty niższych szczebli niejako powstają w sposób niejako dowolny, bez uwzględniania założeń wojewódzkich planów transportowych.	Integracja planów transportowych województwa z planami JST niższego szczebla.	
42	Integracja rozkładów jazdy	Potrzeba wprowadzenia cyfryzacji wszystkich rozkładów jazdy oraz serwisu transportu publicznego	Cyfryzacja rozkładów jazdy i stworzenie ogólnopolskiego serwisu transportu publicznego	
43	Publiczny transport zbiorowy a przewoźnicy prywatni	Osobiście uważam, że powinien zostać zastosowany mechanizm analizy sytuacji rynkowej z ustawy o transporcie drogowym i prawo do sądowej drogi odwoławczej oraz prawo przedsiębiorcy do odszkodowania jeżeli organizator swoim działaniem spowoduje poniesienie przez tego przedsiębiorcę strat w wyniku bezprawnego zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej i przekazywania środków publicznych operatorowi w sytuacji kiedy na danej relacji funkcjonuje przedsiębiorca nie otrzymującego takiego wsparcia (zasada uczciwej konkurencji).	Wprowadzenie mechanizmu odwoławczego prywatnych przewoźników i możliwości ubiegania się o odszkodowanie w przypadku zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wyniku którego przedsiębiorca ponosi straty.	
44	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	Propozycje powierzenia organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym osób innym niż realizacja tzw. „komunikacji miejskiej” byłaby możliwa jeżeli ustawodawca zwolnił by z organizacji i finansowania takich przewozów gminy, powiaty i województwa oraz ich porozumienia, a na gminy i powiaty nałożył obowiązek zrzeszania się w Związkach-Powiatowo-Gminnych, i określił sposób zrzeszania lub dokonał ustawowego przyporządkowania tych jednostek do poszczególnych utworzonych centralnie związków. Osobiście uważam te pomysły za sprzeczne z zasadą samodzielności JST i nie do zrealizowania.		
45	FRPA	Osobiście uważam że rola skarbu Państwa powinna mieć charakter czasowej pomocy, dla JST, które powinny korzystać z tej pomocy przez określony w ustawie okres. Aby zapewnić funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej po w	Przyjęcie tymczasowości w funkcjonowaniu dopłat z FRPA	



		<i>ustaniu pomocy Funduszu lub jego znacznego ograniczenia, Jednostki samorządu terytorialnego powinny być zobowiązane do organizacji i finansowania przewozów przez okres trwający co najmniej tyle ile trwał okres otrzymywania pomocy ze Skarbu Państwa za pośrednictwem Funduszu.</i>		
46	FRPA	<i>Należy także brać pod uwagę, że obecnie łączny przebieg w przewozach realizowanych w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawę o transporcie drogowym wynosi około 800 milionów wozokilometrów. Jako pewnik należy także przyjąć, że coraz więcej samorządów będzie chciała skorzystać ze środków Funduszu, których przyjęta na rok 2025 wielkość jednego miliarda na pewno nie wystarczy.</i>		
47	Komunikacja miejska	Zdefiniowanie „komunikacji miejskiej”	Zdefiniowanie pojęcia: komunikacji miejskiej	
48	FRPA	<i>Zmiana zasad przyznawania środków z FRPA. W pierwszej kolejności ze środków powinni skorzystać integratorzy tj. związki powiatowo- gminne zrzeszające minimum 3 gminy i jeden powiat</i>	Zmiana hierarchii przyznawania dopłat gdzie w pierwszej kolejności otrzymywałyby je związki powiatowo- gminne zrzeszające minimum 3 gminy i jeden powiat	
49	FRPA	<i>W przypadku związku powiatowo – gminnego roczny limit wozokilometrów refundowanych z FRPA, przypadający na daną gminę np. 600 000 wzk, powinien być pomnożony przez ilość gmin zrzeszonych w tym związku</i>	Wprowadzenie limitów wozokilometrów refundowanych z FRPA, przypadający na daną gminę np. 600 000 wzk, który powinien być pomnożony przez ilość gmin zrzeszonych w tym związku	
50	Standardy jakościowe przewozów o charakterze użyteczności publicznej FRPA	<i>Ustanowienie standardu obsługi: linie szkieletowe (np. międzygminne) – obsługa 7 dni w tygodniu, w dni robocze minimum 10 par kursów (pierwszy realizowany przed godzina 6:00 a ostatni po 21:00) i od 4 do 6 par kursów w soboty i niedziele.</i>	Wprowadzenie minimalnych standardów przewozów poprzez zobowiązanie do realizacji określonej ilości kursów w określonych porach dniach i weekendach.	
51	Dowozy szkolne	<i>Likwidacja ustawowego obowiązku zapewniającego dowożenie dzieci do szkół z obszarów tzw. kolonii. Jasne</i>	Likwidacja ustawowego obowiązku zapewniającego dowożenie dzieci do szkół	

		<i>określenie, że w autobusach komunikacji publicznej za opiekę odpowiada rodzic.</i>		
52	Dowozy szkolne	<i>Określenie wieku, od jakiego dziecko może samodzielnie podróżować komunikacją publiczną.</i>	Określenie wieku, od jakiego dziecko może samodzielnie podróżować komunikacją publiczną.	
53	Dowozy szkolne	<i>Objęcie dowozu dzieci do szkół Publicznym Transportem Zbiorowym. Liczba wozokilometrów w zakresie linii dowozowych nie powinna przekraczać 40% wozokilometrów całości objętej dofinansowaniem z FRPA.</i>		
54	Transport na żądanie	<i>Wprowadzenie komunikacji na żądanie – zamawianie kursów na telefon w obszarach o małej zabudowie i potrzebach komunikacyjnych.</i>	Umożliwienie realizacji transportu na żądanie	
55	FRPA	<i>Ujednoczenie i uproszczenie wniosków o dofinansowanie – m.in. bez danych dotyczących liczby zatrzymań i innych statystycznych danych, które nie wpływają na wysokość dofinansowania.</i>	Ujednoczenie i uproszczenie wniosków o dofinansowanie z FRPA	
56	FRPA	<i>Gwarancja okresu finansowania powinna wynosić minimum 7 lat</i>	Umowy wieloletnie w zakresie finansowania przewozów z FRPA	
57	Organizacja Publicznego Transportu Zbiorowego	<i>Skrócenie czasu dotyczącego zamieszczania ogłoszeń o zamiarze wyboru operatora do 3 miesięcy.</i>	Skrócenie czasu dotyczącego zamieszczania ogłoszeń o zamiarze wyboru operatora do 3 miesięcy.	
58	FRPA	<i>Możliwość zmian rozkładów jazdy i przebiegu tras w trakcie realizacji umowy, z zachowaniem oszacowanych wzkm (wzrost bez limitu a spadek np. o 10 %).</i>	Ułatwienie zmian rozkładów jazdy oraz przebiegu tras w trakcie finansowania z FRPA	
59	FRPA	<i>Likwidacja obowiązku 10 % wkładu własnego. Wprowadzenie zapisu, że osiągnięty zysk powinien być zainwestowany w dodatkowe kursy.</i>	Likwidacja obowiązku 10 % wkładu własnego. Wprowadzenie zapisu, że osiągnięty zysk powinien być zainwestowany w dodatkowe kursy.	
60	System ulg	<i>Likwidacja ulg ustawowych w komunikacji autobusowej w obecnym kształcie. Środki z ulg przeznaczyć na FRPA.</i>	Likwidacja ulg ustawowych w komunikacji autobusowej w obecnym kształcie. Środki z ulg przeznaczyć na FRPA.	

61	System ulg	Wzrost stawki dopłaty do minimum 6 zł do 1 wzkm wraz z waloryzacją o wskaźnik inflacji.	Wzrost stawki dopłaty do minimum 6 zł do 1 wzkm wraz z waloryzacją o wskaźnik inflacji.	
62	Organizacja publicznego transportu zbiorowego/FRPA	Wydzielenie dodatkowej stawki na zapewnienie funkcjonowania struktur organizacyjnych związków powiatowo - gminnych np. w wysokości 0,50 gr do 1 wzkm wraz z waloryzacją o wskaźnik inflacji	Wprowadzanie możliwość wykorzystania części dopłaty do wozokilometra (0,5 gr) na funkcjonowanie struktur organizacyjnych związków powiatowo - gminnych	
63	Organizacja publicznego transportu zbiorowego	Umożliwienie komunikacji regionalnej wjazdu do miast na prawach powiatu z ewentualnym ustaleniem limitu zatrzymywania się na przystankach w tych miastach. np. trzy zatrzymania na trasie. Doprecyzowanie przepisów dotyczących wjazdu komunikacji regionalnej finansowanej ze środków FRPA do małych miast będących integralną częścią systemu między gminą miejską i wiejską		
64	Organizacja publicznego transportu zbiorowego	Możliwość zawierania porozumień Związków Powiatowo Gminnych z gminami niebędącymi w związku a chcącymi zrealizować obsługę komunikacyjną np. na dwóch liniach obsługujących fragment danej gminy.	Umożliwienie zawierania porozumień Związków Powiatowo Gminnych z gminami niebędącymi w związku a chcącymi zrealizować obsługę komunikacyjną	
65	Organizacja publicznego transportu zbiorowego	Obowiązek finansowania transportu publicznego na danym obszarze przez gminy zrzeszone w związku za wyjątkiem miast na prawach powiatu. W tym przypadku koszty wjazdu pokrywane są ze środków FRPA w limicie oraz ze środków gmin uczestniczących w związku.	Wprowadzenie obowiązku finansowania transportu publicznego na obszarze związku przez gminy zrzeszone w związku za wyjątkiem miast na prawach powiatu.	