



# Ministerstwo Infrastruktury

Podsekretarz stanu  
Piotr Malepszak

Znak pisma: DST-3.054.1.2024  
Warszawa, 07 lipca 2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 3120 z 10 czerwca 2024 r. w sprawie odpływu ludności z małych i średnich ośrodków miejskich wystosowaną przez Pana Posła Daniela Milewskiego, przedstawiam stanowisko do pytań nr 4 i 10, będących we właściwości Ministra Infrastruktury.

*4. Jak rząd zamierza poprawić dostępność transportową w regionach peryferyjnych, które mają ograniczone połączenia drogowe i kolejowe?*

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym kierunki rozwoju transportu w Polsce jest **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku** (dalej SZRT).

SZRT zakłada m.in. równomierne nasycenie infrastrukturą transportową Polski oraz dążenie do wyrównania dysproporcji. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

W celu wypełnienia powyższych założeń Ministerstwo Infrastruktury realizuje następujące programy rządowe oraz działania.

W ramach **Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)** (dalej RPBDK), który określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych, realizowane są inwestycje w ciągu dróg krajowych, dróg ekspresowych oraz autostrad o łącznej długości ponad 6,1 tys. km. Jest to największy program drogowy w historii Polski.

RPBDK pozwoli na zbudowanie podstawowej sieci szkieletowej, co pozwoli na zapewnienie sprawnego i bezpiecznego transportu drogowego w skali kraju. Przebieg autostrad i dróg ekspresowych zapewnia podstawowe połączenia między największymi ośrodkami miejskimi w Polsce, natomiast węzły stanowiące elementy dostępne do sieci znajdują się również w mniejszych miejscowościach, przez które przebiegają trasy o wysokiej przepustowości. Budowa autostrad i dróg ekspresowych to także nowe inwestycje w pobliżu węzłów, takie jak lekki przemysł czy magazyny. Budując nowe odcinki drogowe poprawiamy dostępność komunikacyjną regionów.

Ponadto w ramach **Programu Budowy 100 Obwodnic** zrealizowane zostaną nowe inwestycje na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, które pozwolą na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości. Obwodnicom będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, ale i także m.in. przystanki komunikacji miejskiej.

Oprócz budowy dróg szybkiego ruchu, w celu zwiększenia dostępności transportowej, realizowane są tzw. działania na istniejącej sieci dróg krajowych. Obejmują one przede wszystkim kompleksową przebudowę/rozbudowę odcinków dróg krajowych oraz punktowe zadania ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa lub przepustowości infrastruktury drogowej. Zadania te są realizowane w ramach **Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku**, zgodnie z którym do 2030 roku na tego typu działania zapewniono pulę środków w wysokości 58,3 mld zł oraz **Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024**. Sieć dróg krajowych, zapewniając połączenia komplementarne do sieci autostrad i dróg ekspresowych, w znaczącym stopniu zwiększa dostępność drogową małych i średnich ośrodków miejskich, zwiększa ich atrakcyjność inwestycyjną oraz zapobiega zjawiskom wykluczenia transportowego.

Mimo, że realizacja zadań na drogach samorządowych leży po stronie zarządców dróg samorządowych (poszczególnych samorządów), to Minister Infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej oraz efektywnej infrastruktury drogowej. Rozwój infrastruktury drogowej przyczynia się natomiast do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w całym kraju oraz ułatwia rozwój transportu lokalnego.

W gestii Ministra Infrastruktury znajduje się także **Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg**, którego celem jest wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Wsparcie dla inwestycji na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach przeprowadzanych naborów. Celem Funduszu jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej. Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się również do poprawy oraz zwiększenia atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego z niższym dochodem mogą otrzymywać większą wartość dofinansowania (nawet do 80% kosztów zadania), co pomaga w eliminowaniu skutków wykluczenia tych samorządów z możliwości dalszego rozwoju ze względu na ograniczenia budżetowe. Takie rozwiązanie pomaga eliminować negatywne skutki odpływu ludności, takie jak pomniejszenie dochodów tych samorządów.

W celu poprawy standardów i dostępności przewozów kolejowych, w tym poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, Ministerstwo Infrastruktury realizuje m.in. **Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku** (dalej: Program Kolej +).

Podstawowym celem Programu Kolej + jest uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi. Przyczyni się to do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego, dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia zapewniające pasażerom przede wszystkim dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Efektem Programu będzie poprawa warunków życia mieszkańców, usprawnienie codziennych podróży oraz możliwość przedstawienia bardziej dostosowanej do potrzeb lokalnej społeczności oferty przewozowej.

Tego typu działania w sposób istotny wychodzą naprzeciw oczekiwaniom społeczności lokalnych, które zostały wykluczone komunikacyjnie i istotnie wpłyną na ożywienie tych obszarów pod względem komunikacyjnym jak i gospodarczym.

Do końca 2023 r. jednostki samorządu terytorialnego, których projekty uzyskały pozytywną ocenę formalną i zakwalifikowały się Programu Kolej +, podpisały umowy realizacyjne z PKP PLK S.A. Obecnie realizowane są umowy na dokumentacje projektowe, prowadzone są postępowania przetargowe lub przygotowywana jest dokumentacja przetargowa.

Dodatkowo informuję, że Ministerstwo Infrastruktury zasygnalizowało potrzebę przeanalizowania całej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. w kontekście m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Wobec powyższego Spółka podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych.

Działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób optymalny osiągnięte, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. Mając powyższe na uwadze należy dokładnie przeanalizować zasadność realizacji inwestycji pod tym kątem. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

Kolejnym działaniem realizowanym przez Ministerstwo Infrastruktury jest zachęcenie jednostek samorządu terytorialnego do organizacji połączeń autobusowych. W tym zakresie resort infrastruktury przygotował mechanizm wsparcia finansowego w ramach ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o **Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej** (dalej Fundusz) (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778).

Środki przewidziane w tej ustawie pomagają zmienić sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych. Jest to pierwszy program skierowany do organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którego celem jest wsparcie w realizacji zadań własnych, w zakresie organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa przewiduje wsparcie ze środków budżetowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych oraz odtworzeniu połączeń, które zostały zlikwidowane, z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej. W ramach Funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra tych przewozów.

Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają organizatorom publicznego transportu zbiorowego realne możliwości uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia dobrze organizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Należy wskazać, że Fundusz został nakierowany na wsparcie organizatorów uruchamiających przewozy pozamiejskie. Środki z Funduszu są w szczególności dedykowane samorządom organizującym przewozy na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich, gdzie komunikacja autobusowa nie występuje lub występuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych na tych terenach.

Zainteresowanie wśród organizatorów publicznego transportu zbiorowego środkami z Funduszu rok do roku wzrasta, co przekłada się na większą dostępność komunikacji autobusowej dla pasażerów, a także pozwala rozwijać sieć połączeń autobusowych w przewozach pozamiejskich, w związku z tym program ten jest kontynuowany.

Niemniej jednak Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę rewizji podstaw prawnych z zakresu przepisów dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu w taki sposób, aby pozwoliły one efektywniej przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W transporcie autobusowym, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2779) organizatorami publicznego transportu są jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z przepisami ww. ustawy, należy między innymi planowanie rozwoju transportu, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło rewizję rozwiązań w powyższym zakresie w oparciu o dialog ze środowiskiem przewoźników drogowych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za stosowanie ww. przepisów. W resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikami, w ramach którego zgłoszone zostały postulaty dotyczące funkcjonowania Funduszu i przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczących zasad wykonywania autobusowego publicznego transportu zbiorowego, czyli przepisów nakierowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

Obecnie trwa analiza i ocena efektywności funkcjonujących obecnie rozwiązań dotyczących zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu wraz z możliwością uwzględnienia postulatów zgłaszanych podczas ww. spotkania, w taki sposób, aby ewentualne zmiany przepisów stanowiły skuteczną odpowiedź na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku publicznego drogowego transportu zbiorowego, przyczyniając się jednocześnie do skuteczniejszego przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

*10. Jakie konkretne kroki są podejmowane w celu zapewnienia równomiernego rozwoju infrastruktury kanalizacyjnej na obszarach wiejskich?*

Na wstępie należy podkreślić, że zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.) sprawy obejmujące m.in. wodociągi i zaopatrzenie w wodę, kanalizację, usuwanie i oczyszczanie ścieków komunalnych należą do zadań własnych gminy. Ponadto stosownie do art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. *o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków* (Dz. U. z 2023 r. poz. 537 z późn. zm.) zbiorowe zaopatrzenie w wodę i zbiorowe odprowadzanie ścieków jest zadaniem własnym gminy. Przepisy te są ściśle powiązane z art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.), zgodnie z którym rada gminy, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, wyznacza aglomeracje. Co dwa lata wójt, burmistrz lub prezydent miasta dokonuje przeglądu obszarów i granic aglomeracji na podstawie art. 92 ustawy – *Prawo wodne*. Kwestie techniczne gospodarki ściekowej zawarte zostały m.in. w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311) i rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lipca 2018 r. *w sprawie sposobu wyznaczania obszarów i granic aglomeracji* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1586).

Mając na uwadze powyższe władze samorządowe posiadają niezbędne narzędzia prawne i planistyczne umożliwiające prawidłowe prowadzenie gospodarki ściekowej na swoich obszarach, w tym na obszarach aglomeracji.

W związku z wdrażaniem w Polsce dyrektywy Rady 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (tzw. dyrektywy ściekowej), Rada Ministrów zatwierdziła w grudniu 2003 r. Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK). Celem Programu, przez realizację ujętych w nim inwestycji, jest ograniczenie zrzutów niedostatecznie oczyszczanych ścieków, a co za tym idzie – ochrona środowiska wodnego przed ich niekorzystnymi skutkami. Najnowsza, szósta aktualizacja KPOŚK (VI AKPOŚK) została zatwierdzona przez Radę Ministrów w maju 2022 r.

Plany inwestycyjne przedstawione w VI AKPOŚK wskazują na dalszy intensywny rozwój gospodarki ściekowej w aglomeracjach – planowane jest wybudowanie 8 022 km sieci kanalizacyjnej, zmodernizowanie 3 173 km sieci, a także wybudowanie 60 nowych oczyszczalni ścieków oraz przeprowadzenie 978 innych inwestycji na istniejących oczyszczalniach.

Inwestycje w gospodarce ściekowej są finansowane przez gminę ze środków własnych. Mogą być także finansowane z różnych źródeł publicznych – zarówno krajowych i zagranicznych – jak i ze środków prywatnych. Istniejące mechanizmy finansowe przewidują możliwość finansowania zamierzeń inwestycyjnych zarówno w aglomeracjach ujętych w KPOŚK, jak i na obszarach poza aglomeracjami.

Aglomeracje ujęte w KPOŚK mogą korzystać ze środków unijnych w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2021-2027. Aglomeracje o równoważnej liczbie mieszkańców (RLM) wynoszącej co najmniej 15 000 mogą ubiegać się o dofinansowanie w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Mniejsze aglomeracje (o wielkości w przedziale od co najmniej 2 000 RLM do poniżej 15 000 RLM), obejmujące również obszary wiejskie, mogą natomiast korzystać z dofinansowania przewidzianego w programach regionalnych. Ponadto aglomeracje mogą ubiegać się o dofinansowanie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach Programu Priorytetowego 1.1 Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach. Dla obszarów wiejskich poza aglomeracjami środki finansowe na rozwój gospodarki ściekowej przewidziane zostały w Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 oraz Planie Strategicznym dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027. Wsparcie inwestycji w zrównoważoną gospodarkę wodno-ściekową na terenach wiejskich zapewnione zostało także w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Gminy mogą ubiegać się także o wsparcie finansowe w ramach 4 programów Interreg (Południowy Bałtyk, Polska – Ukraina, Litwa – Polska, Europa Środkowa), Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast oraz Rządowego programu rozwoju obszaru Karpat Wschodnich i Roztocza na lata 2024-2030. Realizację zamierzeń inwestycyjnych w gospodarce ściekowej wspierają również PFR Fundusz Inwestycji Samorządowych FIZAN oraz Samorządowy Fundusz Pożyczkowy. Inwestycje w zakresie wodociągów i zaopatrzenia w wodę oraz kanalizacji wspierane są również z budżetu państwa – zakres wsparcia finansowego określają przepisy ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Instrumentem finansowania inwestycji w zaopatrzeniu w wodę i odprowadzaniu ścieków jest również partnerstwo publiczno-prywatne. Instrumenty wsparcia samorządów oraz przedsiębiorstw wodociągowo-kanalizacyjnych dla realizacji ich zadań w obszarze gospodarki wodno-ściekowej oferują także międzynarodowe instytucje finansowe takie jak Europejski Bank Inwestycyjny, Bank Rozwoju Rady Europy oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom strony samorządowej, Ministerstwo Infrastruktury zamieściło na swojej stronie internetowej syntetyczną informację o źródłach finansowania gospodarki ściekowej. Materiał dostępny jest pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/finansowanie-gospodarki-sciekowej>.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu