



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.5.2024  
Warszawa, 07 października 2024

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

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 4757 Pana Tomasza Głogowskiego – Posła na Sejm RP, w sprawie wykluczenia transportowego w Polsce oraz działań mających na celu poprawę dostępu do transportu publicznego, przedstawiam następujące informacje.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest obecnie jedynym programem, którego celem jest niwelowanie wykluczenia transportowego w Polsce. Fundusz został powołany do życia na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>1</sup> i funkcjonuje od 18 lipca 2019 r.

Fundusz jest narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego, tj. organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w organizacji publicznego transportu zbiorowego. Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Kwota dopłaty wynosi nie więcej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra takiego przewozu.

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 i przeznaczane są na uruchamianie linii także na terenach gmin wiejskich, gdzie komunikacja autobusowa nie występuje lub występuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli zamieszkujących te tereny.

Należy zauważyć również, że wojewodowe, rozpatrując wnioski o objęcie dopłatą z Funduszu, dokonują ich uszeregowania. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności:

1. gminom,
2. związkom międzygminnym,
3. związkom powiatowo – gminnym,
4. powiatom,
5. związkom powiatów,

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 402

## 6. województwom.

Takie uszeregowanie daje więc pierwszeństwo w objęciu dopłatą gminom z terenów wiejskich.

Warto w tym miejscu wskazać, że gminy, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, stanowią największą liczbę organizatorów korzystających ze wsparcia ze środków Funduszu.

W 2024 r. według stanu na dzień 25 września 2024 r., na podstawie danych przekazanych przez wojewodów, na podstawie pozytywnie rozpatrzonych wniosków o objęcie w 2024 r. dopłatą ze środków Funduszu, spośród 1046 organizatorów ogółem, 634 gminy jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyły wniosek o objęcie dopłatą z Funduszu, a 174 gmin jako organizatorzy działający na mocy porozumienia z innymi gminami. Należy wskazać, że ta sama gmina może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego samodzielnie i jednocześnie organizatorem na mocy porozumienia w odniesieniu do różnych linii komunikacyjnych.

Warto wskazać, że zgodnie z danymi z Banku Danych Lokalnych GUS, w 2023 r., na obszarze Polski ogółem było 2477 gmin, w tym:

- 302 gminy miejskie,
- 677 gmin miejsko – wiejskich oraz
- 1498 gmin wiejskich.

Funkcjonowanie Funduszu zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej i jest na bieżąco monitorowane przez dysponenta Funduszu.

Zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury oraz Pełnomocnika Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Dlatego też resort infrastruktury dostrzega potrzebę dokonania rewizji przepisów dotyczących zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W wyniku oceny efektywności funkcjonujących obecnie rozwiązań regulujących zasady wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu prowadzone będą analizy w zakresie:

- 1) utworzenia kompletnego elektronicznego systemu przewozów pasażerskich, w ramach którego pasażerowie będą mieli dostęp do mapy i wyszukiwarki połączeń autobusowych i kolejowych w całym kraju. System ten posiadałby rejestr linii komunikacyjnych dofinansowanych ze środków Funduszu, z uwzględnieniem liczby przewożonych pasażerów, długości danej linii komunikacyjnej, a także liczby kursów autobusowych na danej linii, wykorzystywanych pojazdów oraz identyfikacji organizatorów publicznego transportu zbiorowego jak również przewoźników świadczących usługi przewozu osób;
- 2) wprowadzenia integratora przewozów, zapewne na poziomie wojewódzkim, w taki sposób, aby tworzył on przemyślaną i odpowiadającą potrzebom pasażerów sieć połączeń na obszarze danego województwa. System ten powinien

opierać się na integracji transportu autobusowego i kolejowego. Transport autobusowy powinien zapewniać przede wszystkim pasażerom możliwość dojazdu do stacji kolejowych;

- 3) wprowadzenia minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, w tym przewozów o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych ze środków Funduszu;
- 4) określenia minimalnych standardów jakości taboru (głównie w zakresie jego wieku), którym realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) wzmocnienie kontroli wydatkowania środków z Funduszu.

Resort infrastruktury planuje powołać Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, który miałby na celu dokonanie m.in. szczegółowej analizy możliwości wprowadzenia w życie ww. rozwiązań, a także przeprowadzenie rewizji przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i zasad funkcjonowania Funduszu. Do prac Zespołu zostaną zaproszone osoby ze środowiska naukowego zajmującego się tematyką transportową, a także eksperci i przedstawiciele z branży oraz organizacje samorządowe. Silna reprezentacja środowiska skupionego wokół publicznego transportu zbiorowego z pewnością pozwoli na zidentyfikowanie obszarów problematycznych i pozwoli na wypracowanie odpowiednich, a co najważniejsze skutecznych mechanizmów walki z wykluczeniem komunikacyjnym.

Odnosząc się do pytania dotyczącego wsparcia dla miast i gmin, które podejmują działania na rzecz opracowania i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wskazać, że w celu kompleksowej poprawy sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych mieszkańców w oparciu o nisko- i zeroemisyjny transport publiczny, jako jedną z najbardziej zrównoważonych form transportu, należy dążyć do efektywnego wykorzystania wszelkich dostępnych narzędzi koordynacji rozwoju mobilności i planowania przestrzeni miejskiej.

Zgodnie z wytycznymi unijnych i krajowych dokumentów strategicznych (Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 (SRT2030) i Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM2030) za optymalne narzędzie do tego celu uznaje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP).

Realizując kierunek działań określony w SRT 2030 i KPM2030 oraz w celu wdrożenia systemowego planowania zrównoważonej mobilności w miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych, Ministerstwo Infrastruktury od lat podejmuje starania na rzecz promowania koncepcji SUMP.

Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest wsparcie przygotowania i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) oraz popularyzacja wiedzy i najlepszych praktyk dotyczących instrumentów i metodologii SUMP.

Już pod koniec 2016 r., we współpracy z Inicjatywą JASPERS, zorganizowano szkolenia przeznaczone dla przedstawicieli samorządów, poświęcone zagadnieniom związanym z opracowaniem koncepcji SUMP oraz wdrożeniem i monitorowaniem jego realizacji.

W latach od 2017 do 2019 roku Ministerstwo brało udział w unijnym projekcie pt. PROSPERITY (Prosperity through innovation and promotion of Sustainable Urban Mobility Plan), finansowanym ze środków programu Horyzont 2020, którego celem była promocja i rozwój SUMP. We współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym PROSPERITY realizowano działania szkoleniowe, opracowany został również poradnik w zakresie tworzenia SUMP, oparty o pierwszą edycję unijnych wytycznych oraz dostosowany do polskich uwarunkowań prawno-instytucjonalnych. Poradnik miał na celu przybliżenie idei planowania zrównoważonej mobilności oraz pokazanie, na czym polega SUMP, jakie jego kluczowe cechy należy mieć na uwadze podejmując wyzwanie przygotowania takiego dokumentu oraz wdrażania jego założeń.

Aby kontynuować wsparcie dla miast i obszarów funkcjonalnych w przygotowaniu lub aktualizacji SUMP, w kwietniu 2019 r. dzięki współpracy Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych uruchomiony został program pilotażowy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Pilotaż skierowany był do wszystkich zainteresowanych miast i miejskich obszarów funkcjonalnych i stanowił przygotowanie do kolejnej perspektywy finansowej. Jego realizacja zakończyła się w czerwcu 2023 r., a wsparciem przy opracowywaniu SUMP objęto ponad 30 obszarów funkcjonalnych.

Ministerstwo Infrastruktury w ramach kontynuacji wsparcia doradczego dla miast/obszarów funkcjonalnych finansowanego ze środków unijnego Instrumentu Wsparcia Technicznego (IWT), zostało głównym beneficjentem i koordynatorem projektu Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Bezpośredni beneficjenci projektu to 15 miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych, którzy otrzymują wsparcie doradcze w procesie przygotowania SUMP, w ramach pomocy technicznej oferowanej przez Komisję Europejską. Projekt realizowany w okresie od listopada 2022 do maja 2025.

Kolejnym elementem wspierającym rozwój zrównoważonego transportu miejskiego w oparciu o koncepcję SUMP stały się działania przewidziane w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

W komponentcie E1. Zwiększenie udziału zero- i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w ramach reformy E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska wskazano do realizacji kamień milowy E2G Zestaw działań wspierających opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz przyjęcie zachęt do wdrażania SUMP poprzez udostępnienie wsparcia technicznego i finansowego dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich przez Ministerstwo Infrastruktury. Dodatkowo, kamień milowy E5G zakłada, że do połowy 2025 r. w 30 polskich miastach zostaną opracowane i przyjęte nowe Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zgodnie z koncepcją SUMP, określoną w Nowych Unijnych Ramach Mobilności Miejskiej z 2021 r.

Należy podkreślić, że przewidziane w KPO kamienie milowe zostały osiągnięte zgodnie z założeniami.

W ramach realizacji reformy oraz w oparciu o doświadczenia z prowadzonego pilotażu stworzona została nowa struktura wsparcia dla rozwoju idei SUMP na poziomie krajowym.

Zestaw działań realizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych obejmuje przyjęcie zachęt do wdrażania SUMP poprzez udostępnienie wsparcia technicznego i finansowego dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich.

W Ministerstwie Infrastruktury powołano Pełnomocnika ds. SUMP, który ma za zadanie inicjowanie, podejmowanie, koordynowanie i monitorowanie działań mających na celu promowanie opracowania i wdrażania przez miasta Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, w szczególności w celu realizacji założeń oraz kierunków interwencji określonych dla obszaru mobilności miejskiej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności. W ramach struktur ministerstwa utworzono także Centrum Kompetencji ds. SUMP, które ma za zadanie m. in. koordynację wsparcia doradczego na rzecz jednostek samorządu terytorialnego w procesie przygotowania, wdrażania, monitorowania i aktualizacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Do zadań CK SUMP należy także pozyskiwanie i aktualizacja danych na potrzeby monitorowania postępów miast we wdrażaniu Planów, zgodnie z wytycznymi KE dotyczącymi wskaźników monitorowania mobilności miejskiej, w tym prowadzenie Repozytorium SUMP. Inne zadania to: zapewnienie funkcjonowania systemu oceny i ewaluacji Planów, wsparcie koordynacji polityki spójności z pozostałymi funduszami (np. InvestEU, RRF) oraz programami zarządzanymi centralnie przez KE, monitorowanie aktywności na poziomie KE w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i Zrównoważonych Wskaźników Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators - SUMI), popularyzowanie wiedzy i najlepszych praktyk dotyczących przygotowywania SUMP oraz w zakresie SUMI.

Obecnie Centrum Kompetencji działa w szczególności poprzez moderowanie i monitorowanie realizacji projektów wsparcia, w tym trwającego do maja 2025 roku projektu Instrumentu Wsparcia Technicznego.

Ponadto, opracowano „Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce w perspektywie UE 2021-2027”, wyznaczające Centrum Kompetencji rolę koordynacyjną, w tym prowadzenie Repozytorium SUMP. Centrum Kompetencji prowadzi również zakładkę na temat SUMP na stronie internetowej MI, a także skrzynkę mailową, na którą miasta/obszary funkcjonalne kierują pytania i otrzymują odpowiedzi w zakresie SUMP.

Powołano także Komitet Sterujący ds. wsparcia SUMP, jako organ pomocniczy Ministra Infrastruktury. Głównym celem tego gremium jest koordynacja oraz wsparcie procesu rozwoju i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w oparciu o wypracowane i uzgodnione w szerokim gronie interesariuszy wytyczne.

Jeśli chodzi o finansowanie przygotowania SUMP, przewidziano je dla władz miast i podmiotów zaangażowanych w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej – w ramach programów unijnych perspektywy 2021-2027.

Model wsparcia opracowywania SUMP oraz system zarządzania ich jakością ma na celu przyczynienie się do stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Ocena SUMP na rzecz programów centralnych (FEnIKS oraz PTFE) odbywa się w ramach realizowania przez CUPT roli Instytucji Pośredniczącej.

Współpraca z Instytucjami Zarządzającymi programami regionalnymi i została uregulowana w „Porozumieniach w sprawie współpracy dotyczącej oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej gotowych i przyjętych przez potencjalnych beneficjentów objętych wsparciem programów regionalnych w zakresie zgodności z obowiązującymi wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej oraz wymogami właściwych przepisów dotyczących Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” zawartych pomiędzy:

- ministrem właściwym do spraw transportu (MI),
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT),
- Zarządem Województwa, działającym jako Instytucja Zarządzająca programem regionalnym (IZ).

Porozumienia ustalają ogólne zasady wzajemnej współpracy pomiędzy MI, CUPT i IZ w zakresie oceny SUMP, obiegu dokumentów w procesie oceny czy dostępu do Repozytorium SUMP.

Jednocześnie, w związku z wejściem w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, prowadzone są działania przygotowawcze mające na celu zapewnienie jego skutecznego wdrożenia w kontekście wymogów dla węzłów miejskich leżących na sieci TEN-T.

Znowelizowane Rozporządzenie TEN-T wyznacza na poziomie unijnym ramy regulacyjne pozwalające na dalszy rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w węzłach miejskich w oparciu o obowiązek przygotowania, wdrażania i monitorowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Zgodnie z wymogami Rozporządzenia, do 31 grudnia 2027 r. państwa członkowskie zapewniają:

- 1) przyjęcie i monitorowanie SUMP dla każdego węzła miejskiego, który to plan obejmuje między innymi środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportu dla użytkownika,
- 2) gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, na podstawie wskaźników i metodyki określonej przez Komisję Europejską w akcie wykonawczym.

Ponadto zapisy Rozporządzenia przewidują, że do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy SUMP i ustanawiają krajowy program realizacji SUMP (National SUMP Support Programme - NSSP) w celu wspierania węzłów miejskich w przyjmowaniu i realizacji SUMP.

Działania ukierunkowane na wsparcie SUMP są kontynuowane, także poprzez aktywną współpracę z Komisją Europejską w ramach Grupy eksperckiej ds. Mobilności Miejskiej, która wypracowuje kierunki przyszłych unijnych wytycznych i rozwiązań w obszarze dalszego rozwoju SUMP.

Wdrożony już model wsparcia opracowania SUMP oraz system zarządzania ich jakością, w oparciu o stworzone struktury, będzie podstawą przyszłego polskiego NSSP, który przyczyni się do dalszego stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej w Polsce.

Wypracowane systemowe rozwiązania zostaną poddane analizie, a w oparciu o doświadczenia płynące z prowadzonych do tej pory działań oraz projektów nastąpi uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja niezbędnych zmian prawnych w odniesieniu do SUMP.

Dodatkowo, uprzejmie informuję, że w prowadzonym przez CK SUMP w ramach Ministerstwa Infrastruktury Repozytorium, które można odnaleźć na stronie internetowej resortu infrastruktury, tj. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-sump>, znajdują się informacje o Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które zostały przekazane do oceny przez JST oraz uzyskały pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami ocenę Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W Repozytorium znajdują się linki do SUMP opublikowanych na stronach JST.

Centrum Kompetencji ds. SUMP, jako jednostka koordynująca, dokonuje aktualizacji Repozytorium na koniec każdego miesiąca. Na dzień 30 września 2024 r. w Repozytorium SUMP znajduje się 35 przyjętych Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

*Z poważaniem,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.