



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.91.2025
Warszawa, 12 maja 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 9218 Poseł na Sejm RP Olgi Semeniuk-Patkowskiej, w sprawie problemów z programami wspierającymi kolej oraz usługi przewozowe PKS, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku (dalej: Program Kolej +) ma charakter konkursowy o zasięgu ogólnopolskim, gdzie w ramach prowadzonego naboru do Programu poszczególne jednostki samorządu terytorialnego mogły zgłosić projekty zlokalizowane w danym województwie. Do końca 2023 r. jednostki samorządu terytorialnego, których projekty uzyskały pozytywną ocenę formalną i zakwalifikowały się do Programu Kolej +, podpisały umowy realizacyjne z PKP PLK S.A. w zakresie 35 projektów.

W latach 2022-2024 PKP PLK S.A. ogłosiła postępowania przetargowe dla 34 z 35 inwestycji objętych Programem. 27 postępowań przetargowych o łącznej wartości ok. 340 mln zł. dotyczyło opracowania dokumentacji projektowej, a 7 przetargów o wartości ok. 1 511 mln zł wykonania dokumentacji projektowej i robót budowlanych. PKP PLK S.A. podpisała 29 umów z wykonawcami dla inwestycji, w tym 23 umowy o wartości ok. 238,9 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej oraz 6 umów o wartości ok. 1 198 mln zł na wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych.

Obecnie PKP PLK S.A. prowadzi działania przygotowawcze w celu ogłoszenia i rozstrzygnięcia kolejnych przetargów na opracowanie dokumentacji projektowej (dla projektów realizowanych w formule „Projektuj”) oraz na wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych (dla projektów realizowanych w formule „Projektuj i Buduj”).

Należy zauważyć, że w I kwartale 2024 roku PKP PLK S.A. rozpoczęła przegląd projektów Programu w celu uzyskania maksymalnie funkcjonalnych i technicznych parametrów planowanej do udostępnienia infrastruktury, co może wiązać się ze zmianą zakresów realizowanych inwestycji, korektami budżetów projektów, a w skrajnych przypadkach do odstąpienia od realizacji na etapie przygotowania dokumentacji projektowej.

Jednocześnie informuję, że ryzyko opóźnienia realizacji Programu związane jest między innymi z:

- wydłużeniem procedur administracyjnych,
- wydłużeniem czasu trwania postępowań przetargowych, a tym samym wyboru wykonawcy zamówienia,
- protestami społecznymi oraz uzgodnieniami z interesariuszami,
- koniecznością wprowadzenia zmian w zakresach projektów.

Uprzejmie informuje, że autobusowe przewozy pasażerskie realizowane są przez przewoźników świadczących:

- usługi komercyjne na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych

przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹ lub

- usługi o charakterze użyteczności publicznej zamawiane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi w zakresie przewozów autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego.

Usługi komercyjne świadczone przez przewoźników autobusowych prowadzone są na ich własny koszt i ryzyko, a istotnym warunkiem do prowadzenia tej działalności jest odpowiedni potok podróżnych, który daje możliwość uzyskiwania przychodów na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów świadczenia usługi. W przypadku, gdy potrzeby przewozowe mieszkańców nie mogą być zaspokojone przez usługi komercyjne realizowane z inicjatywy przewoźników autobusowych, właściwy ze względu na obszar i zasięg linii komunikacyjnych organizator publicznego transportu zbiorowego, może uruchomić usługi transportowe w formie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które stanowią odpowiedź na potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

W ramach przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym² (dalej: ustawa o ptz), ustanowieni zostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy organizatorami publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego (oraz ich związki) na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa.

Uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest poprzedzone szeregiem zadań, które organizator publicznego transportu zbiorowego zgodnie z przepisami ustawy o ptz jest zobowiązany zrealizować. Zgodnie z art. 8 ustawy o ptz zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Jednostki samorządu terytorialnego posiadające wymaganą przepisami ustawy o ptz liczbę mieszkańców, w przypadku organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej zobowiązane są do sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego). W ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy o ptz, organizator określa między innymi:

- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb pasażerów.

Organizator publicznego transportu zbiorowego dokonuje wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w trybach określonych w art. 19 ust. 1 ustawy o ptz tj. w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych³ lub w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 22 ust. 1 ustawy o ptz).

Przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien się kierować przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Organizatorzy samodzielnie ustalają kryteria i warunki zamówienia publicznego, a minister właściwy to spraw transportu, nie

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 285

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 1320

ma wpływu na wynik postępowania o zamówienie publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Od 18 lipca 2019 r. funkcjonuje Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, który został utworzony na mocy przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej⁴.

Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w tym gmin, w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do ceny usługi, tj. kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Dysponent Funduszu, którym jest minister właściwy do spraw transportu, co roku dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na poszczególne województwa. Na rok 2025 została przewidziana i podzielona na wszystkie województwa kwota 1 mld zł, która wynika z ww. planu finansowego uzgodnionego przez Ministra Finansów. Z inicjatywy Ministra Infrastruktury, w dniu 9 stycznia 2025 r., zwiększono budżet Funduszu o dodatkowe 70 mln zł, w związku z zapotrzebowaniem na środki w niektórych województwach. W 2025 r. wojewodowie objęli dopłatą z Funduszu 8 258 linii komunikacyjnych.

Niemniej jednak mając na uwadze konieczność poprawy dostępności do transportu publicznego, Ministerstwo Infrastruktury przeprowadziło rewizję podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego tj. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

Rewizja ta była prowadzona z uwzględnieniem, działającego do 31 marca 2025 r. przy Ministrze Infrastruktury, Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu⁵. Do udziału w pracach Zespołu zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele korporacji samorządowych takich jak: Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich oraz Związek Miast Polskich. Zadaniem Zespołu Ekspertckiego było wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów.

W ramach planowanej reformy systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, będącej efektem prac Zespołu Ekspertckiego, marszałkowie województw zostaną ustanowieni integratorami przewozów w województwie. Zadaniem integratorów przewozów będzie tworzenie i koordynowanie sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa. Integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie (marszałkowie województw) będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu transportowego województwa, który będzie

⁴ Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.

⁵ powołanego Zarządzeniem nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2024 r. w sprawie powołania Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (Dz. U. Min. Inf. z 2024 r. poz. 53) zmienionego Zarządzeniem nr 2 Ministra Infrastruktury z dnia 2 stycznia 2025 r. (Dz. U. Min. Inf. z 2025 r. poz. 2)

sporządzany na podstawie przedstawionych propozycji przez pozostałe jednostki samorządu terytorialnego z obszaru województwa.

Ponadto marszałkowie województw przejmą od wojewodów zadania z zakresu obsługi Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie. Marszałkowie będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi na województwo, a dopłata z Funduszu będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym, które w planie transportowym, zostały określone jako utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym.

Jednocześnie informuję, że w dniu 2 kwietnia 2025 r. Minister Infrastruktury skierował do Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu wniosek o wpisanie projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

Rozwiązania zawarte w projekcie będą mieć pozytywny wpływ przede wszystkim na pasażerów w transporcie publicznym. Reforma funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz nowe zasady działania Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu powinny przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów, zwłaszcza na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym potrzeb pasażerów.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu