



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.30.2025  
Warszawa, 30 maja 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 9170 Posłanki na Sejm RP, Pani Doroty Marek, z dnia 14 kwietnia br., w sprawie włączenia pociągów Intercity do systemu krakowskiego biletu metropolitalnego, przedstawiam poniższe informacje.

Organizatorami publicznego transportu zbiorowego właściwymi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 – 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>1</sup> (dalej: uptyz), są jednostki samorządu terytorialnego (oraz ich związki) na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa. Zadaniem organizatorów jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przy czym, przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien kierować się przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Jednocześnie nie ma przeciwwskazań, żeby samorzady z sąsiadujących województw utworzyły związki lub zawarły porozumienia w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ponadto, jak wynika z art. 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa<sup>2</sup> władze samorządowe wykonują określone ustawami zadania publiczne w sposób samodzielny, w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Natomiast w myśl art. 7 ust. 1 pkt 6 uptyz, minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych albo sieciach komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

Minister właściwy do spraw transportu nie zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego, w transporcie kolejowym, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich – zadaniami z tego zakresu zajmują się właściwi terytorialnie marszałkowie województwa.

---

<sup>1</sup> Dz.U.2025 r. poz. 285

<sup>2</sup> Dz.U.2024 r. poz. 1940

Organizacja rynku transportu publicznego na terenie województwa oraz oferta przewozowa usług w tym zakresie wynikają z autonomicznych decyzji organizatora. To marszałkowie województw, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, przygotowują i przeprowadzają postępowania prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Określanie potrzeb przewozowych w tym szacowanie liczby potrzebnego taboru i organizowanie przetargów w celu ich zaspokojenia na terenie województwa stanowi wyłączną kompetencję województwa.

Głównym celem pociągów dalekobieżnych uruchamianych przez PKP Intercity S.A. (dalej: PKP IC) jest zapewnienie dogodnego czasu przejazdu pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi. Z tego względu pociągi dalekobieżne co do zasady charakteryzują się ograniczoną liczbą postojów, wprowadzanych podstawowo w największych miastach i stacjach węzłowych.

Z informacji uzyskanych od PKP IC przewoźnik samorządowy, Koleje Małopolskie (dalej: KMŁ), wystąpił w temacie honorowania biletów okresowych na odcinku Tarnów – Kraków – Tarnów. Wniosek KMŁ wynikał z wysokiego zapotrzebowania na przewozy, połączonego z niskim oferowaniem miejsc w swoich pociągach na przedmiotowym odcinku. KMŁ zwróciło uwagę, że przepełnienia występują szczególnie w godzinach szczytowych. Dlatego prośba KMŁ dotyczyła przede wszystkim honorowania biletów okresowych w pociągach IC 3806, IC 3808/3858, IC 8313, IC 8355.

W wyniku szczegółowej analizy, w oparciu o wyniki frekwencji nie jest możliwe honorowanie biletów KMŁ w wyżej wskazanych pociągach. Podróż, w szczególności na dłuższych dystansach powinna odbywać się z zachowaniem komfortu podróży i utrzymaniem wysokiej jakości. Niemniej jednak PKP IC zaproponowało honorowanie biletów okresowych KMŁ na odcinku Tarnów – Kraków – Tarnów w pociągach, w których frekwencja jest niższa, np. IC 30167, IC 33166, IC 34100 i IC 43101.

Odnosząc się do pytania 2 informuję, że Minister Infrastruktury prowadzi działania mające na celu zachęcanie marszałków województw do rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich uruchamianych jako służba publiczna m. in. w zakresie zwiększenia liczby połączeń i tym samym, zapewnienia w pociągu frekwencji, która umożliwi komfortową i bezpieczną podróż.

W ramach Funduszu Kolejowego ustanowionego na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. poz. 1133) środki mogą być przeznaczane na finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Warunkiem uzyskania wsparcia od ministra właściwego ds. transportu jest zapewnienie organizowania przez te samorzady wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami.

W celu pozyskanie środków z Funduszu Kolejowego, marszałkowie poszczególnych województw od 2023 r. oceniani są pod kątem spełnienia kryteriów Funduszu

Kolejowego, które mają na celu pobudzenie rozwoju tzw. połączeń stykowych poprzez wydłużenie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego kolejowych połączeń wojewódzkich do miejscowości w województwie sąsiednim (min. do 30 km) oraz ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego poszczególnych miejscowości na terenie województwa poprzez np. uruchamianie przez organizatora nowego połączenia (przystanku) lub dodatkowych par pociągów (rozszerzenie oferty przewozowej).

Dodatkowo, Ministerstwo Infrastruktury zabiega o środki na transport ze Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) wprowadzonego na mocy *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego*.

Na podstawie propozycji resortu infrastruktury planowane jest wprowadzenie mechanizmu dodatkowego zasilania Funduszu Kolejowego środkami pochodzącymi z SFK. Fundusze te mogłyby być przeznaczane na dofinansowanie przewozów publicznych, których celem jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym, w szczególności poprzez wsparcie połączeń kolejowych w regionach dotkniętych tzw. ubóstwem transportowym. Środki z SFK byłyby przekazywane samorządom wojewódzkim w ramach selektywnego mechanizmu wsparcia, skierowanego do obszarów o najniższej dostępności transportowej. Proces ten opierałby się na umowach zawieranych pomiędzy ministrem właściwym ds. transportu a marszałkami województw, które regulowałyby wykorzystanie środków z Funduszu Kolejowego. W przypadku uzyskania zgody Komisji Europejskiej na ww. wsparcie, w ciągu I-II kw. 2026 r. planowane jest przygotowanie i zawarcie przez ministra właściwego ds. transportu umów z marszałkami województw.

Oprócz planowanego przekazania określonych środków SFK do jednostek samorządu terytorialnego na organizację transportu kolejowego, planowane są dodatkowo inwestycje transportowe współfinansowane ze środków SFK, m. in. inwestycje w obszarze zakupu taboru kolejowego.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/