



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.189.2025

Warszawa, 07 listopada 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 12847 Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak, w sprawie infrastruktury kolejowej na linii nr 222 oraz polityki transportowej, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że projekt związany z odbudową linii kolejowej nr 222 Małdyty - Malbork nie został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), ani w planach inwestycyjnych PKP PLK S.A.

Należy podkreślić, że w przypadku projektów o znaczeniu regionalnym decydujący głos w kwestii kolejności ustalania priorytetów dla zadań inwestycyjnych w danym województwie ma organizator transportu publicznego na terenie danego województwa, w tym przypadku Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego.

Realizację projektów regionalnych należy rozważyć w ramach programów Fundusze Europejskie dla regionów 2021-2027, co jest uzależnione przede wszystkim od decyzji na poziomie samorządów, tj. Marszałków, w zakresie dofinansowania ze środków UE działań dotyczących budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Jednocześnie informuję, że w ramach prac przygotowawczych do perspektywy finansowej 2021 – 2027, Spółka PKP PLK prowadziła rozmowy z samorządami województw w sprawie możliwości realizacji projektów infrastrukturalnych o znaczeniu regionalnym ze środków będących w dyspozycji marszałków województw. W ramach prowadzonych ustaleń samorządy województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, na terenie których przebiegała linia kolejowa nr 222, nie wyraziły zainteresowania jej odtworzeniem.

Działania związane z realizacją inwestycji kolejowych powinny uwzględniać jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. Mając powyższe na uwadze, rozwiązaniem wykluczenia transportowego dla małych i średnich miejscowości (dla których połączenia kolejowe są ekonomicznie nieuzasadnione) jest uruchomienie z dużą częstotliwością komunikacji autobusowej.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej m.in. w transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 7 ust 1 ww. ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, w zakresie przewozów autobusowych, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny lub województwo.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym oraz możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach. Przy czym przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien kierować się przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców.

Minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych i może jedynie pośrednio wpływać na poprawę regionalnej lub lokalnej oferty przewozowej, np. poprzez zmianę przepisów prawnych w dziedzinie transportu drogowego.

Należy podkreślić, że przepisy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych przewidują wsparcie finansowe ze środków budżetowych dla uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego linii komunikacyjnych. Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej.

Skorzystanie z dofinansowania ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest dobrowolne. Po ogłoszeniu przez wojewodów naboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą ze środków Funduszu, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zainteresowani skorzystaniem ze wsparcia z tego Funduszu, mogą złożyć do właściwego wojewody stosowny wniosek.

Przewiduje się, że w niedługim czasie, najprawdopodobniej w I połowie listopada 2025 r., wojewodowie ogłoszą w swoich województwach nabór wniosków o objęcie w 2026 r. dopłatą ze środków Funduszu.

Należy podkreślić, że to organizatorzy publicznego transportu zbiorowego znający potrzeby przewozowe swoich mieszkańców decydują, które linie autobusowe należy uruchomić lub odtworzyć przy wsparciu ze środków Funduszu, przy czym kształt tych połączeń oraz konkretny przebieg linii komunikacyjnych powinien odzwierciedlać rzeczywiste potrzeby pasażerów w zakresie komunikacji autobusowej.

Jednocześnie informuję, że zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury, dlatego dostrzeżono potrzebę dokonania rewizji podstaw prawnych w zakresie zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Z tego względu, z inicjatywy Ministra Infrastruktury, został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, który funkcjonował do 31 marca 2025 r. Efektem prac Zespołu Ekspertkiego są przygotowane rozwiązania legislacyjne nowelizujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przedstawione w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232).

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu oraz uzgodnieniom międzyresortowym. Obecnie trwa analiza zgłoszonych uwag do projektu.

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