



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.21.2026

Warszawa, 04 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15067 Poseł na Sejm RP Jolanty Zięby-Gzik, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury z należytą powagą i starannością traktuje kwestie wykluczenia komunikacyjnego. Nieustannie wraz z przewoźnikiem oraz zarządcą infrastruktury kolejowej analizowane jest funkcjonowanie rynku kolejowego, aby jak najlepiej odpowiadać na potrzeby pasażerów. Jednakże ostateczna oferta jest swoistym kompromisem pomiędzy możliwościami organizatora oraz przewoźnika, a oczekiwaniami pasażerów. Uruchamianie nowych pociągów zależne jest m.in. od liczby posiadanego przez przewoźnika taboru a także od prognozowanych potoków pasażerskich.

Kwestie związane z analizą potoków pasażerskich oraz konsultacje z jednostkami samorządu terytorialnego związane z rozkładem jazdy pociągów regionalnych nie są w kompetencjach Ministerstwa Infrastruktury, tylko przewoźnika kolejowego oraz organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwy terytorialnie Marszałek Województwa.

Należy zauważyć, że Wieruszów obsługiwany jest przez pociąg TLK Kozica w relacji Poznań - Kraków – Poznań. W ramach obsługi stacji Wieruszów Miasto zapewniony jest odjazd o 13:37 w kierunku Krakowa oraz o 14:19 w kierunku Poznania. Połączenia te funkcjonują w ramach przewozów międzywojewódzkich organizowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu.

W okresie od stycznia do końca września br., z uwagi na prowadzone prace modernizacyjne, obsługę zapewniac będzie ZKA Kozica na trasie Kępno - Częstochowa Stradom - Kępno.

Warto dodać, że wprowadzona pilotażowo w 2020/2021 roku druga para połączeń relacji Poznań – Kraków, nie wygenerowała istotnego zwiększenia potoków pasażerskich w tej lokalizacji.

Pociągi dalekobieżne realizują połączenia pomiędzy głównymi węzłami komunikacyjnymi kraju i obsługują w sposób komplementarny miejscowości pośrednie. Co do zasady siatka postojów pociągów uruchamianych na zlecenie Ministra właściwego ds. transportu jest ograniczona.

Dodatkowo wyjaśniam, że realizacją zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285), dotyczących przewozów do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, zajmują się właściwi terytorialnie marszałkowie województw.

Stacja Wieruszów Miasto położona jest w województwie łódzkim, w odległości niecałych 4 km od granicy województwa wielkopolskiego i ok. 15 km od województwa opolskiego. Natomiast stacja Wieluń znajduje się w odległości ok. 20 km od granicy województwa opolskiego. Zatem w gestii odpowiednich władz samorządowych pozostaje uruchomienie połączeń zaspokajających potrzeby lokalnej społeczności. Z uwagi na hierarchiczność publicznego systemu transportowego zadaniem władz samorządowych jest skomunikowanie swojej oferty z pociągami dalekobieżnymi, aby umożliwić przesiadkę.

Obecna infrastruktura kolejowa umożliwia prowadzenie ruchu pasażerskiego z kierunku węzła kolejowego w Kępnie przez Wieruszów i Wieluń w stronę Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Po zakończeniu modernizacji odcinka Kępno – Oleśnica na linii kolejowej nr 181 pojawi się również możliwość kierowania pociągów w stronę aglomeracji wrocławskiej.

Dodatkowo informuję, że PKP PLK S.A. w zakresie przedsięwzięć dotyczących linii kolejowej nr 181 na obszarze miasta Wieruszów planuje realizację zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 181 na odcinku Wieluń – Kępno – dokumentacja projektowa”.

Ponadto na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) znajduje się zadanie pn. „Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe – Kępno – Hanulin”.

Należy podkreślić, że realizacja ww. zadań jest uzależniona od zapewnienia środków finansowych na ten cel.

Ponadto Ministerstwo Infrastruktury wspiera samorządy w zakresie zwalczania wykluczenia komunikacyjnego poprzez finansowanie funkcjonowania autobusowych przewozów pasażerskich, które dzielą się na tzw.:

- komercyjne przewozy pasażerskie, wykonywane na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów osób, w krajowym transporcie drogowym, które wydawane są na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz
- przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowane na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

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 zostały określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z przepisami tej ustawy organizatorami publicznego transportu zbiorowego właściwymi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów są jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, tj. gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny lub województwo. Do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym oraz możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.

Należy zauważyć, że 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.

W związku z powyższym, ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej został utworzony Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: „Fundusz”).

Wskazana ustawa przewiduje wsparcie finansowe ze środków budżetowych dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego na uruchamianie nowych linii komunikacyjnych lub odtworzenie połączeń, które zostały zlikwidowane, z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji 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 poszczególnych województw w zakresie realizacji zadań własnych organizatorów w obszarze przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Dopłata do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynosi nie więcej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest m.in. sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.

W terminie od 21 listopada 2025 r. do 5 grudnia 2025 r. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogli złożyć u właściwego wojewody odpowiedni wniosek o objęcie dopłatą z Funduszu.

Według danych przekazanych przez Wojewodę Łódzkiego po przeprowadzonym naborze wniosków o objęcie w 2026 r. dopłatą z Funduszu, w województwie łódzkim objęto dopłatą 455 linii komunikacyjnych o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej na tych liniach wynoszącej 10 438 895,38 wozokilometrów. Łączna wnioskowana kwota dopłaty do tych linii wynosi 31 283 931,59 zł.

Należy podkreślić, że w naborze wniosków o objęcie w 2026 r. dopłatą z Funduszu powiat wierszowski otrzymał dofinansowanie do 7 linii komunikacyjnych, o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej na tych liniach wynoszącej 92 887,20 wozokilometrów, a łączna wnioskowana kwota dopłaty do tych linii to 278 661,60 zł.

Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania linii komunikacyjnych, zwiększa dostępność komunikacji autobusowej dla pasażerów również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb obywateli.

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.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu