



# Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

---

BM-II.059.1.652.2026

Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

**Pan**

**Włodzimierz Czarzasty**

**Marszałek Sejmu**

**Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14152 Pani Posłanki Małgorzaty Niemczyk, w sprawie narastającej depopulacji Łodzi i działań koniecznych do zahamowania tego zjawiska, proszę przyjąć poniższe wyjaśnienia, przygotowane we współpracy z Ministrem Finansów i Gospodarki oraz Ministrem Infrastruktury.

Na wstępie trzeba podkreślić, że negatywny trend demograficzny jest problemem, który utrzymuje się od dekad i dotyczy nie tylko Polski, ale całej Europy. Zgodnie z prognozami Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w najbliższej przyszłości nie należy spodziewać się istotnej poprawy zapewniającej stabilny rozwój demograficzny. Co więcej, utrzymujący się od dekad niski poziom dzietności będzie miał negatywny wpływ także na przyszłą liczbę urodzeń ze względu na zmniejszającą się liczbę kobiet w wieku rozrodczym.

Aktualnie w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej prowadzone są prace analityczne nad wyznaczeniem kierunków działań sprzyjających zwiększeniu dzietności. Należy mieć przy tym na uwadze, że inicjatywy te obejmują różne sfery życia, a tym samym dotyczą wielu obszarów, z których część należy do właściwości szefów innych resortów. Istotna zatem jest współpraca międzyresortowa, a co za tym idzie spojrzenie na demografię z różnych perspektyw, dostosowanie właściwych polityk oraz skoordynowanie działań mających wpływ na kształtowanie polityki demograficznej w kraju.

W resorcie rodziny powołano też Radę do spraw Polityki Rodzinnej i Demograficznej, złożoną z badaczy-naukowców i przedstawicieli władz samorządowych. Jej zadaniem jest opracowanie projektów rozwiązań służących poprawie sytuacji demograficznej w kraju. Nad koordynacją działań Rządu w obszarze demografii pracuje ponadto powołany w tym celu międzyresortowy zespół.

Kierownictwo resortu podjęło decyzję o rozpoczęciu licznych badań, m.in. na gruncie projektu „Wypracowanie rozwiązań służących przeciwdziałaniu migracji osób młodych z terenów dotkniętych depopulacją”, w ramach Działania 01.02 „Rozwój publicznych służb zatrudnienia” Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS). Wyniki projektu mają posłużyć opracowaniu strategii dla administracji rządowej, która pomoże ograniczyć skalę migracji młodych ludzi z regionów zmagających się z tym zjawiskiem.

Dostrzegając wyzwania demograficzne charakterystyczne dla dużych miast przemysłowych rząd wspiera przedsiębiorców, uwzględniając partykularne uwarunkowania terytorialne oraz sektorowe. Przykładem jest Polska Strefa Inwestycji (PSI) wprowadzona jako narzędzie wspierające transformację miast przemysłowych i przedsiębiorstw. Duże ośrodki tracące funkcje społeczno-gospodarcze mogą liczyć na preferencyjne kryteria przyznawania

pomocy publicznej dla inwestorów tworzących m.in. wysokopłatne miejsca pracy, co ma na celu zatrzymanie specjalistów. Intensywność wsparcia w ramach PSI uzależniona jest od mapy pomocy regionalnej, określającej regiony państwa członkowskiego, które kwalifikują się do krajowej regionalnej pomocy inwestycyjnej na mocy unijnych zasad pomocy państwa oraz maksymalne poziomy pomocy dla przedsiębiorstw w kwalifikujących się regionach.

Polska Strefa Inwestycji jest instrumentem premiującym inwestycje na terenach dotychczas przez inwestorów pomijanych. Na premie liczyć mogą np. inwestycje na terenie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz w gminach z nimi sąsiadujących. Od początku funkcjonowania PSI w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze przedsiębiorcy ulokowali w sumie 784 projekty inwestycyjne o łącznej wartości 37,7 mld zł i zadeklarowali utworzenie ponad 13 tys. nowych miejsc pracy.

W ramach PSI, zarządzanej na terenie województwa łódzkiego przez Łódzką Specjalną Strefę Ekonomiczną (Łódzka SSE) oferowane są ulgi podatkowe dla firm, które decydują się na współpracę z lokalnymi uczelniami (np. Politechniką Łódzką) oraz inwestują w centra badawczo-rozwojowe, co ma bezpośrednie przełożenie na ofertę dla absolwentów. Łódzka SSE wspiera rozwój przedsiębiorczości na terenie Łodzi oraz całego województwa łódzkiego. Działania te mają pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy regionu oraz tworzenie nowych miejsc pracy.

W Ministerstwie Rozwoju i Technologii obecnie nie są prowadzone prace nad wprowadzeniem ulg podatkowych, grantów inwestycyjnych lub preferencyjnych instrumentów finansowych dedykowanych przedsiębiorstwom działającym na terenach silnie wyludniających się. Dla przedsiębiorców realizujących inwestycje na terenie Polski dostępne są wspomniane już instrumenty wsparcia nowej inwestycji m.in. w formie ulg podatkowych (PSI) oraz grantów.

Polityka mieszkaniowa państwa, wpisana w szerszy kontekst zrównoważonego rozwoju terytorialnego kraju, jest z kolei jednym z priorytetów opracowywanej obecnie przez rząd strategii rozwoju Polski do 2035 roku<sup>1</sup>. Proponowane w projekcie strategii cele i kierunki realizacji polityki mieszkaniowej państwa na najbliższe lata oraz odpowiadające im działania zmierzają do zapewnienia gminom szerokiego zestawu narzędzi do kształtowania ich polityk mieszkaniowych adekwatnie do lokalnych potrzeb, z uwzględnieniem zarówno potrzeb dużych miast, jak i mniejszych miejscowości, stanowiąc przy tym odpowiedź na opisane w interpelacji procesy demograficzne dotyczące odpływu ludności, w tym spowodowanego spadkiem dzietności czy starzeniem się społeczeństwa.

Pierwsza grupa działań skupia się na instrumentach służących zwiększeniu dostępności mieszkań na terenie gminy. Priorytetem jest w tym przypadku rozwój zasobu mieszkań na wynajem dostępnych dla osób o średnich i niższych dochodach, w tym ludzi młodych na początku ścieżki kariery lub decydujących się na założenie rodziny czy posiadanie dzieci. Proponowane w tym obszarze interwencje obejmują znaczne zwiększenie publicznego wsparcia dla społecznego budownictwa czynszowego, w tym komunalnego (przewidującego środki także na remonty gminnych pustostanów). Dotyczą też upowszechnienia działalności społecznych agencji najmu, wspierających gminy w realizacji lokalnych polityk mieszkaniowych czy rozwiązań sprzyjających rozwojowi zasobu

---

<sup>1</sup> Zrównoważony rozwój terytorialny został zaproponowany jako cel horyzontalny projektowanego dokumentu.

zaspokajającego potrzeby mieszkaniowe studentów. Wsparcie tworzenia zasobu społecznego budownictwa czynszowego, w tym komunalnego, zaproponowano również jako priorytet w planie działań rządu na lata 2026-2029.

Drugą grupą działań realizujących cele i kierunki polityki mieszkaniowej zgodnie z opracowywaną przez rząd średniookresową strategią rozwoju kraju do 2035 r. są działania służące poprawie warunków mieszkaniowych w istniejących zasobach mieszkaniowych, np. gminnych. Obejmują one finansowe wsparcie, którego celem jest poprawa efektywności energetycznej budynków, realizację przedsięwzięć remontowych czy dostosowanie zasobu mieszkaniowego do wymagań osób o szczególnych potrzebach mieszkaniowych, np. seniorów. W przypadku miast o dużym udziale budynków dotkniętych wysokim poziomem dekapitalizacji z uwagi na wiek zabudowy (np. w Łodzi, gdzie budynki mieszkalne będące własnością miasta oraz wspólnot mieszkaniowych z udziałem miasta Łodzi czy Skarbu Państwa wybudowane w latach 1901-1945 stanowią ponad 50% takich zasobów), inwestycje remontowe i termomodernizacyjne mają szczególne znaczenie.

W kontekście aktualnych prac rządu, uzupełnieniem średniookresowej strategii w zakresie rozwiązań wprowadzanych w celu poprawy efektywności energetycznej budynków i obniżenia obciążeń budżetów gospodarstw domowych w zakresie kosztów energii są np. prowadzone w Ministerstwie Rozwoju i Technologii prace nad krajowym planem renowacji budynków jako dokumentem określającym mapę drogową przeprowadzania termomodernizacji w Polsce w perspektywie krótko i długookresowej.

Instrumenty i rozwiązania polityki mieszkaniowej są i w przyszłości również będą projektowane w formie zapewniającej elastyczność, odpowiadając na zróżnicowane problemy mieszkaniowe i uwarunkowania sytuacji mieszkaniowej w gminach, w tym specyficzne uwarunkowania miast dotkniętych silnym zjawiskiem depopulacji. Na takich obszarach priorytety lokalnej polityki mieszkaniowej mogą być w większym stopniu powiązane z działaniami rozwojowymi w innych dziedzinach, podejmowanymi na poziomie lokalnym i regionalnym.

Z kolei jeżeli chodzi o samo mieszkalnictwo, podejmowane działania w relatywnie większym zakresie mogą koncentrować się na efektywnym wykorzystaniu istniejącego już zasobu, w tym na zarządzaniu nadpodażą mieszkań jaka może występować w niektórych segmentach rynku mieszkaniowego. Biorąc pod uwagę rozwój infrastruktury komunikacyjnej oraz rozwiązania wprowadzane w celu przyciągnięcia inwestorów tworzących miejsca pracy, większa oferta lokali mieszkalnych i relatywnie niższe ceny mieszkań mogą, jako zjawiska związane często z odpływem ludności, zostać przy tym wykorzystane jako jeden z czynników spowalniających proces depopulacji. Wiąże się to ze względnie większą dostępnością mieszkań dla gospodarstw domowych w porównaniu z miejscowościami, w których odwrotne procesy migracyjne (napływ ludności) miały w ostatnich latach wpływ na jej spadek.

W ocenie kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury Łódź ma aktualnie bardzo dobrą dostępność transportową, dzięki zapewnieniu dogodnego przebiegu sieci autostrad (A1 i A2), dróg ekspresowych (S8 i S14, a w przyszłości również S12), linii kolejowych (m.in. nr 14, 15, 16, 17, 25) oraz lotniska regionalnego (Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta). Jednocześnie kontynuowane będą prace inwestycyjne i utrzymaniowe na istniejącej infrastrukturze, które zwiększać będą przepustowość oraz bezpieczeństwo

podróży i wpłyną na jej szybkość. Stwarza to miastu wyjątkowe szanse na rozwój - gospodarczy i rynku pracy.

Zgodnie z założeniami przyjętymi w obowiązującej od 2019 r. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. dodatkowy impuls rozwojowy zapewni budowa Portu Polska (dawniej: Centralny Port Komunikacyjny) wraz z inwestycjami towarzyszącymi, w tym m.in. budową linii kolejowej dużych prędkości Warszawa - lotnisko Port Polska - Łódź - Sieradz - Wrocław/Poznań (tzw. „Y”). Realizacja tego przedsięwzięcia jest kompleksowym projektem, który zakłada stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego zapewniającego m.in. rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Budowa linii na odcinku Warszawa - lotnisko Port Polska - Łódź realizowana będzie w pierwszej kolejności. Projekt budowy Portu Polska zakłada też dynamiczny rozwój obszarów wokół nowego lotniska, co docelowo zapewni wiele nowych miejsc pracy, a także szybki dojazd również „z” i „do” Łodzi. Inwestycje te zagwarantują dostęp do rynków pracy z możliwością mieszkania w Łodzi.

Należy przy tym wskazać, że transport publiczny, zwłaszcza kolej, realnie wpływa na decyzje migracyjne. Skrócenie czasu dojazdu do metropolii oraz poprawa dostępności regionalnej może zwiększyć atrakcyjność osiedleńczą, szczególnie dla młodych rodzin. Dodatkowo Łódź posiada unikatowy potencjał jako węzeł transportowy (skrzyżowanie linii kolejowych, tunel średnicowy), który może zostać wykorzystany jako czynnik rozwojowy, a nie wyłącznie tranzytowy.

Na uwagę zasługuje tzw. Pakt kolejowy, zawarty w kwietniu 2025 r. pomiędzy Kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury, zarządcą infrastruktury (PLK S.A.) oraz władzami samorządowymi województwa łódzkiego. Porozumienie państwa z samorządem zawiera inwestycje zaplanowane przez spółki PLK S.A. i Port Polski (CPK) oraz plany i potrzeby inwestycyjne województwa. Ponadto dotyczy ono współpracy w zakresie identyfikowania i pozyskiwania źródeł finansowania tych projektów. Kluczowe znaczenie mają inwestycje kolejowe prowadzone na terenie miasta i regionu, w tym budowa tunelu średnicowego oraz modernizacja linii kolejowych, które skracają czas przejazdu i poprawiają dostępność komunikacyjną Łodzi zarówno w relacjach regionalnych, jak i międzyaglomeracyjnych. Rozwój oferty przewozów, w tym zwiększanie częstotliwości połączeń oraz poprawa ich regularności, sprzyja łączeniu miejsca zamieszkania z pracą i edukacją w innych ośrodkach.

Jedną z największych realizowanych obecnie na terenie Łodzi inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego jest zadanie pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska /Łódź Żabieniec”. Głównym celem projektu jest budowa tunelu średnicowego łączącego stacje Łódź Fabryczna z linią kolejową nr 15 w kierunku stacji Łódź Żabieniec i Łódź Kaliska. Pozwoli to na integrację stacji i przystanków na terenie aglomeracji łódzkiej, co skróci czas przejazdu pociągów w ramach Łódzkiego Węzła Kolejowego. Projekt ma ponadto na celu podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności transportu kolejowego. Zakończenie realizacji tej inwestycji niewątpliwie przyczyni się do wzmocnienia atrakcyjności Łodzi.

Dodatkowo PLK S.A. przygotowuje się do realizacji Studium Planistycznego Węzła Kolejowego Aglomeracji Łódzkiej, obejmującego analizę poprawy przepustowości poszczególnych linii kolejowych. Celem opracowania jest wskazanie zakresu modernizacji

infrastruktury kolejowej dla Łodzi i okolic, która usprawni transport pasażerski i towarowy, dostosowując go do rosnących potrzeb aglomeracji łódzkiej.

Aktualnie PLK S.A. realizuje też projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”. Miasto Łódź zgłosiło do konkursu dwa przejazdy kolejowe (ul. Malownicza oraz ul. Hetmańska), które zakwalifikowano na listę w ramach I etapu wskazanego projektu.

Realizacja tych zadań poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych w miejsce istniejących przejazdów kolejowo-drogowych, przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków oraz usprawni ruch zarówno kolejowy, jak i drogowy na terenie Łodzi.

W resorcie infrastruktury analizuje się w obszarze kolejowym aktualną siatkę połączeń pod kątem zwiększania częstotliwości i przewidywalności taktów na najważniejszych relacjach aglomeracyjnych i regionalnych oraz poprawy połączeń komunikacyjnych tak, aby wspierać dojazdy do pracy i szkół, a także weekendową mobilność rodzin. Kolej pasażerska jest ważną alternatywą dla migracji młodych mieszkańców do Warszawy. Skracanie czasu przejazdu umożliwiłoby godzenie mieszkania w Łodzi z pracą, edukacją i korzystaniem z usług świadczonych w stolicy. Kolej skraca zatem nie tylko dystans przestrzenny, ale ogranicza też presję migracyjną, umożliwiając codzienne lub hybrydowe dojazdy do pracy bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania.

W rozkładzie jazdy 2025/2026 na trasie Warszawa-Łódź nastąpiło zwiększenie liczby pociągów. PKP Intercity dodało jedną parę połączeń, zwiększając ich liczbę z 24 do 25 par. W ramach projektu Port Polska i dzięki budowie nowej linii kolei dużych prędkości (KDP) zakłada się, że w 2030 r. czas przejazdu pociągiem z Łodzi do Warszawy ma wynieść około 40 minut.

Warto też wspomnieć, że Polskie Koleje Państwowe S.A. opracowały nowy program inwestycyjny, którego celem jest poprawa jakości obsługi pasażerów na większej liczbie dworców kolejowych. Zakres działań obejmuje zarówno modernizację już istniejących obiektów, jak i wznoszenie całkiem nowych budynków. Program uwzględnia 181 dworców z różnych części Polski, w tym także z Łodzi i regionu: Łódź Widzew, Łask, Opoczno, Opoczno Południe, Tomaszów Mazowiecki, Głowno.

Do działań, które mogłyby wpłynąć na zmniejszenie depopulacji miasta Łodzi, w ocenie Ministra Infrastruktury zaliczyć można Fundusz rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (FRPA). FRPA jest państwowym funduszem celowym, który gromadzi środki finansowe w celu dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (samorządy) dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze.

FRPA powołano na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>2</sup>. Wskazany akt 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 przekazywane jest za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez

---

<sup>2</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.

rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej. Dysponent FRPA, którym jest minister właściwy do spraw transportu, co roku dokonuje podziału, na wszystkie województwa, środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym FRPA.

Dopłata do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynosi nie więcej niż 3 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.

Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków FRPA przyczynia się do uruchamiania przez samorządy linii komunikacyjnych oraz zwiększa dostępność komunikacji autobusowej dla pasażerów również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb obywateli. Podkreślić trzeba, że to organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, znający potrzeby przewozowe swoich mieszkańców, decydują, które linie autobusowe należy uruchomić lub odtworzyć przy wsparciu ze środków FRPA.

W 2025 r. województwu łódzkiemu przyznano 62 136 037,47 zł na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z kolei w 2026 r. województwu łódzkiemu przyznano 73 599 009,60 zł.

W Ministerstwie Infrastruktury zrewidowano podstawy prawne dotyczące publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania legislacyjne nowelizujące przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>3</sup> oraz ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zawarto w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232). W ramach planowanej reformy systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego zakłada się m.in. wprowadzenie rozwiązań polegających na:

- określeniu minimalnych standardów częstotliwości połączeń, które będą musiały zostać uwzględnione w planie transportowym województwa, (trzy pary kursów dziennie, które będą realizowane rano, w południe, wieczorem oraz w weekendy i dni wolne od pracy);
- określeniu minimalnych standardów dostępności publicznego transportu zbiorowego, aby zapewnić co najmniej połączenia pomiędzy miastem wojewódzkim a miejscowościami będącymi siedzibą władz powiatu wchodzących w skład danego województwa oraz miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzącymi w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę tego powiatu.

Wskazane rozwiązania przyczynią się do zwiększenia dostępności publicznego transportu zbiorowego dla pasażerów, co może przełożyć się na zwiększenie atrakcyjności wielu obszarów Polski, w tym aglomeracji łódzkiej.

---

<sup>3</sup> Dz. U. 2025 r. poz. 285 i 1173

Należy zaznaczyć, że nie istnieje jedno działanie, które samoistnie odwróci niekorzystne trendy demograficzne. W obszarze transportowym, koordynowane przez Ministerstwo Infrastruktury i PLK S.A. inwestycje kolejowe, poprawa infrastruktury dworcowej oraz środki na transport miejski znacząco podnoszą jakość dojazdów i dostępność usług publicznych. Ponadto, środki FRPA przyczyniają się do poprawy dostępności autobusowego publicznego transportu zbiorowego m.in. w zakresie dowozu mieszkańców do aglomeracji miejskich. Skoordynowane działania zarówno rządowe, unijne jak i lokalne mogą w dłuższym okresie wpłynąć na zahamowanie depopulacji Łodzi.

Z wyrazami szacunku

**z up. Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej**

**Aleksandra Gajewska**

**Sekretarz Stanu**

/-kwalifikowany podpis elektroniczny-/