



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.17.2026

Warszawa, 10 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16356 Posła na Sejm RP Marka Matuszewskiego, przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do pytań nr 1 i 5 informuję, że w latach 2021-2025 na rzecz Ministerstwa Infrastruktury zrealizowany został przez cztery Politechniki (Poznańska, Gdańska, Śląska, Warszawska) projekt badawczy pn. „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”, sfinansowany w ramach konkursu Gospostrateg, realizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Projekt ten obejmował m.in. określenie skali występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Polsce. Rezultaty badania prezentują stan na koniec 2024 r. i są dostępne na stronie Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/analiza-skali-wykluczenia-komunikacyjnego-na-obszarze-polski-wraz-z-rekomendacjami-zmian-legislacyjnych-w-kontekście-publicznego-transportu-zbiorowego>.

Przygotowana baza danych obejmuje 146 gmin miejskich, które zgodnie z metodyką GUS (liczba ludności w przedziale 20-100 tysięcy osób) mogą być traktowane jako miasta średniej wielkości. Średni poziom skali wykluczenia komunikacyjnego (mediana) wynosi dla tego typu miast niewiele ponad 7% co oznacza, że jedynie tyle punktów adresowych w średnich miastach jest wykluczonych komunikacyjnie. Można zidentyfikować miasta o bardzo słabej dostępności (Nowa Ruda – 99,9% wykluczonych punktów adresowych, Suwałki – 98,7% czy Lubliniec – 90,5%), niemniej znaczna część miast znajduje się w grupie wykazującej najmniejszą skalę wykluczenia, tj. poniżej 20% punktów adresowych jest wykluczonych.

Dodatkowo 121 miast ujętych jest w zestawieniu jako część gminy miejsko-wiejskiej. Struktura danych nie pozwala na obecnym etapie na wyszczególnienie jedynie miast w tej grupie. W ramach tej kategorii gmin wyniki są nieco gorsze, tj. średnia skala wykluczenia

komunikacyjnego wynosi 26% co stanowi gorszy wynik niż wyłącznie w zakresie gmin miejskich, ale wciąż klasyfikuje te miasta i gminy w ok. 25% obszarów z najniższą skalą wykluczenia komunikacyjnego w Polsce.

W przypadku pytania nr 2, informuję, że na przestrzeni lat Polska przeszła transformację, która znacząco poprawiła jakość i dostępność transportu w polskich miastach, a stało się to w ogromnej mierze możliwe dzięki finansowemu wsparciu z Unii Europejskiej. Beneficjentami funduszy europejskich jest wiele polskich miast średniej wielkości, czyli miast, posiadających między 20 a 100 tysięcy mieszkańców. Wsparcie dla tych ośrodków, jest szczególnie znaczące w ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027.

W ramach programu operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, zawarto kilkadziesiąt umów o dofinansowanie, wśród których Beneficjentami są także miasta średniej wielkości, w których dofinansowaniem zostaną objęte przede wszystkim węzły przesiadkowe oraz systemy ITS. Także w ramach Polityki Spójności na lata 2021 – 2027, ogłoszono nabór na dofinansowanie zakupu taboru zeroemisyjnego (autobusów elektrycznych i wodorowych), trolejbusów, a także budowy punktów ładowania wraz z niezbędną infrastrukturą. Nabór był skierowany do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), które nie wykorzystają alokacji, przyznanej im w ramach kopert terytorialnych i które decydowały o tym, które miasto, w ramach danego ZIT, powinno ubiegać się o dofinansowanie. Dostępny był również otwarty nabór wniosków o dofinansowanie, skierowany do miast i spółek miejskich, świadczących usługi z zakresu publicznego transportu miejskiego, zgodnie z linią demarkacyjną, między krajowymi oraz regionalnymi programami operacyjnymi na lata 2021 – 2027.

W odpowiedzi na pytanie nr 3, należy podkreślić, że w ramach programu operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, dofinansowaniem są objęte projekty budowy węzłów przesiadkowych w miastach średniej wielkości, integrujących różne środki transportu tj. kolej (aglomeracyjną oraz dalekobieżną), międzymiastowe przewozy autobusowe oraz komunikację miejską (tramwajową i autobusową).

W zależności od konkretnych potrzeb w danym mieście, w zakres zintegrowanego węzła przesiadkowego może wchodzić: budowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym lub autobusowym, w ramach którego funkcjonuje parking dla osób, przesiadających się na komunikację miejską bądź dalekobieżną, uwzględniający potrzeby osób z niepełnosprawnościami, parking dla rowerów, budynek do obsługi pasażerów oraz kierowców, w którym mieszczą się kasy biletowe i/lub biletomaty, a także punkty informacji pasażerskiej.

W infrastrukturę zintegrowanego węzła przesiadkowego często wplecione są urządzenia z zakresu ITS, wprowadzające preferencje dla zbiorowego transportu publicznego, wykorzystujące zaawansowane rozwiązania z zakresu IT. Ponadto, wiele miast, w ramach budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, modernizuje przystanki autobusowe (tworząc tzw. zielone przystanki), a także rozwija i modernizuje infrastrukturę rowerową

oraz pieszą. Nowoczesne, zintegrowane centra przesiadkowe, stanowią bardzo ważne punkty na mapie komunikacyjnej miast, przyczyniając się do podniesienia komfortu życia ich mieszkańców.

Ministerstwo Infrastruktury w chwili obecnej realizuje projekt pn. Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS), który przyczyni się do zwiększenia dostępności danych wykorzystywanych przy planowaniu podróży różnymi środkami transportu i możliwości tworzenia usług w tym zakresie.

Ponadto informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace analityczne w zakresie wdrożenia kompleksowych przepisów dotyczących systemu ulg ustawowych oraz opracowaniu mechanizmu prawnego umożliwiającemu m.in. integrację taryfową. Działania projektowe zostały ukierunkowane na uporządkowanie i całościowe ujęcie zagadnień związanych z ulgami ustawowymi. W perspektywie ma to stworzyć warunki sprzyjające integracji taryfowo-biletowej z innymi gałęziami transportu. W zakresie transportu kolejowego programami realizowanymi przez Ministra Infrastruktury są:

- Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032),
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2032 roku,
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2026.

Odnosząc się do pytania 4, do tworzenia bardziej zrównoważonego systemu mobilności, którego fundamentem, przede wszystkim w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych, powinien być transport publiczny uzupełniany aktywną mobilnością, przyczyniają się działania ukierunkowane na edukację i promocję, w szczególności prowadzenie akcji i kampanii społecznych zachęcających do korzystania z wyżej wymienionych form transportu.

Na zmianę nawyków mobilnościowych istotny wpływ mają działania informacyjno-promocyjne związane z kampanią Europejskiego Tygodnia Mobilności (ETM). Zasadniczym celem ETM, odbywającego się w dniach 16 – 22 września, jest zachęcenie władz lokalnych oraz organizacji pozarządowych do wprowadzania i promowania zrównoważonych środków transportu, w szczególności nisko- i zeroemisyjnego transportu publicznego oraz ruchu pieszego i rowerowego. Na koniec – 22 września – przypada Dzień bez Samochodu. W Polsce kampania koordynowana jest na szczeblu krajowym przez Ministerstwo Infrastruktury. Dzięki podejmowanym działaniom w ostatnich latach wzrosła liczba polskich miast, gmin i powiatów zainteresowanych udziałem w ww. wydarzeniu. W latach 2017-2025 średnia liczba uczestników kampanii wyniosła nieco ponad 200 JST (maksymalnie 256), zaś w okresie 2020-2023 Polska była trzecim państwem członkowskim pod względem liczby zarejestrowanych podmiotów.

W zakresie transportu kolejowego Minister właściwy do spraw transportu, wspólnie z PKP Intercity S.A. dąży do zwiększania liczby połączeń kolejowych. W obecnym rozkładzie jazdy pasażerowie mają do dyspozycji 555 połączeń, w tym 527 całorocznych i 28 połączeń sezonowych. Należy wziąć pod uwagę, że w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 uruchamianych było 505 połączeń, w tym 34 sezonowe. Ponadto wprowadzone zostały cykliczne odjazdy pociągów na trasach krajowych i międzynarodowych. Cykliczność widoczna jest m.in. na liniach: Trójmiasto – Warszawa (odjazd co 1 godzinę), Trójmiasto – Kraków (odjazd nie rzadziej niż co 2 godziny) czy Wrocław – Kraków (odjazd co 1 godzinę). Co 2 godziny kursują składy z Warszawy do Berlina, co 4 godziny z Krakowa do Wiednia, a także co 4 godziny do Pragi z Krakowa, Warszawy, Wrocławia, Poznania i Trójmiasta. Dodatkowo skrócone zostały czasy przejazdu pomiędzy różnymi ośrodkami w kraju, tj.

- Zakopane – Gdańsk – o 1:35 godz.,
- Białystok – Olsztyn – o 0:56 godz. (inna trasa niż p. Pisz),
- Szczecin – Kraków – o 0:30 godz.,
- Ustka – Poznań – o 0:29 godz.,
- Wrocław – Kołobrzeg – o 0:24 godz.,
- Poznań – Kołobrzeg – o 0:18 godz.,
- Gorzów Wielkopolski – Poznań – o 0:58 godz.,
- Białystok – Kraków – o 1:42 godz.,
- Suwałki – Kraków – o 1:59 godz.,
- Warszawa – Rzeszów – o 0:20 godz.,
- Białystok – Poznań – o 0:18 godz.,
- Szczecin – Wrocław – o 0:56 godz.

W przypadku pytania nr 6, informuję, że w zakresie realizowanego przez rząd wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego w organizacji przewozów autobusowych, w celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, należy wskazać na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, który został powołany do życia na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 z późn. zm.). W ramach ww. Funduszu przewidziane jest 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, na wszystkie województwa, środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Poniżej przedstawiam przychody Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w latach 2023-2026:

Rok	Przychody Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych latach
2023	800 mln zł
2024	1 mld zł
2025	1,07 mld zł
2026	1,235 mld zł

W zakresie infrastruktury drogowej, utworzono Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD). Celem RFRD jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych oraz rozwój lokalnej infrastruktury drogowej. W 2026 roku na dofinansowanie inwestycji na drogach powiatowych oraz gminnych (w tym w miastach na prawach powiatu, które nie są siedzibą wojewody lub sejmiku województwa) w całej Polsce przyznano środki RFRD w kwocie 2,7 mld zł. Środki pozwolą na realizację ok. 1,7 tys. zadań własnych samorządów z zakresu infrastruktury drogowej. Pod koniec lipca br. wojewodowie przeprowadzą nabory wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych oraz gminnych w 2027 roku.

Znaczenie dla dostępności komunikacji zbiorowej ma także inwestycja E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), finansowana ze środków Krajowego Planu Odbudowy. Przewiduje ona wsparcie dla szeregu przedsięwzięć obejmujących zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania bądź tankowania, w tym taboru zasilanego olejem napędowym (diesel – norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybryd HEV/MHEV i plug-in (PHEV) dla:

- obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych,
- wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii).

W ramach inwestycji zawarto umowy na dofinansowanie zakupu 549 pojazdów o łącznej kwocie dostępnego wsparcia wynoszącej 943 460 232,26 zł. W ramach tej liczby zaplanowano zakup 192 sztuk autobusów elektrycznych oraz 6 autobusów wodorowych. Realizacja projektu zakończy się w III kw. 2026 r.

W zakresie transportu kolejowego MI podejmuje działania, we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej w celu pozyskania dodatkowych środków w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) na finansowanie kolejowego transportu pasażerskiego w regionach na mocy Rozporządzenia PE i Rady 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego w zakresie m.in. na budowy/przebudowy przystanków/stacji kolejowych wraz z parkingami na obszarach objętych ryzykiem wystąpienia ubóstwa transportowego. Dodatkowo, wsparciem SFK objęte będą inwestycje zakupu taboru kolejowego. Ma to stanowić kontynuację inwestycji w pasażerski tabor kolejowy, realizowanej w ramach KPO. Ponadto MI zabiega, aby ze środków SFK wesprzeć samorządy w celu rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego - wsparcie w ramach umów o świadczenie usług publicznych zawieranych przez marszałków danych województw, jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Ponadto zainicjowane przez Ministra Infrastruktury zmiany prawne objęły swoim zakresem ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1133). W art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym dodany został ust. 9 o treści: „Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.” Wysokość przyznawanych środków z Funduszu Kolejowego dla poszczególnych województw na finansowanie lub współfinansowanie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych uzależniona została przez ministra właściwego do spraw transportu od poziomu realizacji kryteriów przez poszczególne województwa związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu.

Oprócz wsparcia finansowego, realizowanego w ramach Polityki Spójności na lata 2021 – 2027 oraz Krajowego Planu Odbudowy, w celu ułatwienia miastom średniej wielkości, planowania inwestycji, dofinansowaniem ze środków funduszy UE, objęty wsparciem może być proces przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), stanowiących swoistą, kompleksową „mapę drogową” rozwoju zrównoważonej mobilności na danym obszarze miejskim. Ministerstwo Infrastruktury od 2016 roku podejmuje działania na rzecz promowania koncepcji SUMP, kierując się przy tym chęcią skutecznego wdrożenia systemowego planowania zrównoważonej mobilności w miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Aktualnie realizowane jest kompleksowe wsparcie JST w ramach Krajowego Programu SUMP, przyjętego uchwałą Komitetu Sterującego do spraw wsparcia SUMP, działającego jako organ pomocniczy Ministra Infrastruktury. Program ten stanowi systemową odpowiedź na wymagania nałożone na państwa członkowskie - w odniesieniu do węzłów miejskich - w stosowanym bezpośrednio rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024

r. ws. Unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Zgodnie z przyjętymi zasadami, opracowany SUMP może także zostać poddany ocenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych, efektem której ma być optymalizacja dokumentu oraz procesu jego ewentualnej aktualizacji, wynikającej często, ze zmieniających się uwarunkowań w danym mieście.

Dodatkowo, Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako państwowa jednostka budżetowa, od 2007 roku, kompleksowo wspiera beneficjentów na wszystkich etapach przygotowania i realizacji inwestycji transportowych, współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. CUPT odpowiada za organizację konkursów, naborów pozakonkursowych, weryfikację dokumentacji aplikacyjnej, zawieranie umów o dofinansowanie, rozliczanie projektów, ich bieżący monitoring, a także kontrolę.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu