



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.2.2026

Warszawa, 23 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 17283 Poseł na Sejm RP Olgi Ewy Semeniuk-Patkowskiej, przedstawiam następujące informacje.

System organizacji przewozów autobusowych w Polsce w chwili obecnej ma dwojaki charakter. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.), organizatorami publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa. Zadaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien się kierować przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Należy wskazać, że minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców transportowych świadczących usługi komercyjne, podejmowane z inicjatywy własnej przewoźników autobusowych. Istotnym warunkiem prowadzenia takiej działalności jest odpowiedni

potok podróżnych, który daje możliwość uzyskiwania przychodów ze sprzedaży biletów na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów ich świadczenia.

Podkreślić należy, że minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych oraz nie ma narzędzi prawnych, by wymagać od prywatnych przewoźników realizacji określonych kursów na danej linii lub sieci komunikacyjnej. Resort infrastruktury może pośrednio wpływać na poprawę regionalnej lub lokalnej oferty przewozowej np. poprzez zmianę przepisów prawnych w dziedzinie transportu drogowego.

Odnosnie do pytań dotyczących liczby miejscowości znajdujących się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, pozostających obecnie bez połączeń autobusowych oraz czy analizowany jest wpływ wykluczenia komunikacyjnego na sytuację gospodarczą i demograficzną regionu informuję, że na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury realizowany był projekt pn. Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego. Projekt realizowany był przez konsorcjum czterech politechnik: Poznańskiej, Śląskiej, Gdańskiej i Warszawskiej oraz finansowany ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

W ramach projektu analizowano dostępność transportową pojedynczych punktów adresowych na terenie kraju pod kątem pięciu czynników: liczby połączeń, czasu podróży, czasu dojścia do przystanku, niezawodności przejazdu oraz jego kosztu. W odniesieniu do liczby połączeń przyjęto, że punkt adresowy uznaje się za wykluczony komunikacyjnie, jeśli „łączna dzienna liczba kursów wszystkich połączeń PTZ do dowolnego miasta powiatowego oraz dowolnej siedziby gminy, obsługujących przystanki zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej w dniu roboczym jest mniejsza niż 4 w godzinach 5:00-14:00 oraz mniejsza niż 4 w godzinach 14:00-23:00”. Badanie przedstawia stan na listopad 2024 r.

Mając na uwadze powyższe informuję, że w województwie warmińsko-mazurskim identyfikuje się na podstawie omawianego badania 11 gmin, w których wszystkie punkty adresowe uznaje się za wykluczone komunikacyjnie. Ponadto w 32 gminach poziom wykluczenia przekracza 80 %. Lista gmin oraz szczegółowe informacje o zjawisku wykluczenia komunikacyjnego znajdują się w opublikowanym w domenie gov.pl raporcie końcowym oraz raportach cząstkowych. Wszystkie dokumenty dostępne są do pobrania pod adresem: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/analiza-skali-wykluczenia-komunikacyjnego-na-obszarze-polski-wraz-z-rekomendacjami-zmian-legislacyjnych-w-kontekście-publicznego-transportu-zbiorowego>.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące wysokości środków finansowych przeznaczonych w latach 2022 – 2025 na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, informuję, że w ramach

umów na inwestycje służące walce z wykluczeniem komunikacyjnym w województwie warmińsko-mazurskim z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz programu Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę, Środowisko na lata 2021 – 2027, ze środków UE (na poziomie centralnym) przeznaczono kwotę 2,3 mld zł. Szczegółowe zestawienie inwestycji przedstawiono w załącznikach nr 1 i 2. Dodatkowo w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, powołanego ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2025 r. poz. 94, z 2026 r. poz. 635), dalej: (RFRD), na realizację zadań przez samorządy na drogach powiatowych i gminnych w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2022-2025 przyznano środki w łącznej kwocie ponad 902 mln zł. Dofinansowanie to przyczyniło się m.in. do poprawy jakości dróg na terenie gmin wiejskich i wpłynęło na usprawnienie połączeń z większymi ośrodkami miejskimi. Środki w wysokości prawie 174,8 mln zł przeznaczono również w 2026 r. Kolejny nabór wniosków planowany jest pod koniec lipca tego roku i będzie dotyczył dofinansowania inwestycji w 2027 r. Dodatkowo (poza RFRD) w gestii Ministra Infrastruktury pozostaje rezerwa subwencji na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego, realizowanych na drogach publicznych. Z tego źródła w latach 2022-2025 województwo warmińsko-mazurskie otrzymało kwotę 68 mln zł.

W przypadku pytań dotyczących analizowania skuteczności Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na terenie Warmii i Mazur oraz zmiany liczby połączeń autobusowych i kolejowych w ww. regionie w ostatnich latach, informuję, że w latach 2023 – 2025 wartość kwot przyznawanych w ramach Funduszu na ww. województwo rokrocznie wzrastała, tj. z kwoty 55,4 mln zł w 2023 r., 61,17 mln zł w 2024 r. 64,4 mln zł w 2025 r. aż do 73,27 mln zł w 2026 r. Dzięki temu dofinansowano:

- 476 linii komunikacyjnych na łączną wielkość pracy eksploatacyjnej wynoszącą 15,38 mln wozokilometrów w 2023 r.,
- 510 linii komunikacyjnych, przy łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej wynoszącej 18,08 mln wozokilometrów w 2024 r.,
- 525 linii, przy łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej wynoszącej 19,98 mln wozokilometrów w 2025 r.

W zakresie transportu kolejowego, należy podkreślić, że na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego prowadzony jest szereg inwestycji, których jednym z celów jest wsparcie publicznego transportu zborowego. Obecnie kontynuowana jest m.in. modernizacja linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze. Na 100-kilometrowej trasie, oprócz samego toru, przebudowanych zostanie łącznie 14 stacji i przystanków. Ponadto linia kolejowa zostanie zelektryfikowana i wybudowane zostaną mijanki w miejscowościach Woszczele, Siedliska, Wronka i Owczarnia. Zakończenie wszystkich prac na wspomnianej linii planowane jest w 2027 roku. Wartość inwestycji to ponad 2,17 mld zł. Dodatkowo przy wsparciu środków unijnych planowana jest kontynuacja modernizacji linii kolejowej Rail Baltica na odcinku Białystok – Ełk. Zakres planowanych prac obejmuje

100 km linii kolejowej, w tym 8 stacji i 10 przystanków. Na całej długości modernizowanej linii dobudowany zostanie drugi tor, co zdecydowanie zwiększy możliwości prowadzenia ruchu pociągów. Natomiast na linii kolejowej nr 353 na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Iława – Olsztyn – Korsze realizowano prace o wartości 400 mln zł dotyczące przebudowy peronów na stacjach i przystankach osobowych: Ostróda, Rudzienice Suskie, Pikus, Samborowo, Lubajny, Stare Jabłonki, Biesal, Unieszewo i Naterki. Wybudowano również nowe przejście dla pieszych pod torami stacji Ostróda. Efektem wymienionych powyżej inwestycji infrastrukturalnych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego jest lub będzie w przyszłości poprawa oferty przewozowej. Trzeba także podkreślić, że planowanie i kształtowanie oferty przewozowej należy dostosować do rzeczywistych możliwości infrastrukturalnych, popytu pasażerskiego oraz uwarunkowań eksploatacyjnych.

Jednocześnie informuję, że minister właściwy do spraw transportu dążył i dąży do rozwoju oferty połączeń kolejowych dla województwa warmińsko-mazurskiego, m.in. poprzez rozwój oferty połączeń dalekobieżnych dla Giżycka i regionu w rocznym rozkładzie jazdy 2025/2026:

Połączenia dalekobieżne od grudnia 2025:

- 2 pary połączeń ze Szczecina i Gdyni do Białegostoku (IC Rybak, Biebrza);
- 2 pary połączeń z Giżycka do Krakowa i Wrocławia przez Warszawę (IC Nida, Słowacki).

Nowe połączenia dalekobieżne od czerwca 2026:

- 3 pary połączeń z Wrocławia i Poznania do Białegostoku (IC Niegocin, Ukiel, Mamry);
- wydłużenie przejazdu IC Słowacki o odc. Olsztyn – Giżycko;
- zwiększenie liczby pociągów PKP Intercity S.A. z Olsztyna do Białegostoku przez Ełk z obecnych 2 do 6 par połączeń, a oferty PKP Intercity w Ełku i Giżycku z 4 do 7 par połączeń.

Pozostałe zmiany w ofercie IC w woj. warmińsko – mazurskim od czerwca 2026:

- 2 pary nowych połączeń Białystok - Olsztyn przez Łomże, Szczytno, Ostrołkę.

Połączenia dalekobieżne w regionie od września 2026:

- IC Gopło – nowa para połączenia relacji Olsztyn – Poznań (łącznie 7 par – o 2 pary więcej niż w rocznym rozkładzie jazdy 24/25), w efekcie pociąg co 2 godz. przez cały dzień;

Zmiany w siatce połączeń regionalnych:

- od grudnia 2025 – 5 par w relacji Ełk – Olsztyn;

- od czerwca 2026 – 8 par w relacji Ełk – Olsztyn (dodatkowo 3 pary poc. regionalnych dzięki elektryfikacji);
- historyczny wzrost oferty pociągów pasażerskich w Giżycku z 7 par (2 IC+5 PR) do 15 par (7 IC+8 PR) od czerwca 2026 roku.

Planowane połączenia w rocznym rozkładzie jazdy 26/27 (od grudnia 2026):

- Olecko (wznowienie ruchu pasażerskiego po 14 latach) oraz powrót ruchu dalekobieżnego całorocznego do Pizsa.
- dalekobieżne - uruchomienie nowej pary pociągu IC Gryf relacji Suwałki – Szczecin, przez: Pisz, Ełk i Olecko.

Odnosząc się do pytania dotyczącego podejmowania dodatkowych działań wspierających transport publiczny na obszarach wiejskich informuję, że obecnie procedowany w resorcie infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232) wprowadza reformę systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nowa nazwa: „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”), której głównym celem jest skuteczniejsze przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Projekt ustawy w dniu 9 czerwca br. został przyjęty przez Radę Ministrów. Obecnie duże rozproszenie organizacji publicznego transportu zbiorowego powoduje, że zwłaszcza autobusowy transport publiczny nie zapewnia spójności sieci komunikacyjnej i odpowiedniej dostępności usług dla pasażerów co powoduje stale pogłębiające się zjawisko wykluczenia transportowego.

Z tego względu, w ramach planowanej reformy transportu publicznego przewiduje się ustanowienie marszałków województw integratorami przewozów w województwie. Zadaniem integratorów przewozów będzie koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa dla efektywnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Ponadto marszałkowie województw jako integratorzy przewozów będą zobowiązani do opracowania Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Schemat ten będzie sporządzany na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej przygotowanych przez pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Marszałkowie województw przejmą także od wojewodów zadania z zakresu obsługi Funduszu w województwie. Będą oni realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi na województwo. Dopłata z Funduszu będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnych, które zostaną wskazane w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie. Takie rozwiązanie zapewni lepsze ukierunkowanie wsparcia i efektywniejsze wykorzystanie środków tego Funduszu.

Ponadto zostanie wprowadzona do systemu prawa nowa kategoria usług przewozowych – „przejazd na żądanie” jako elastyczna, uzupełniająca forma przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy takie będą organizowane przez gminy wiejskie lub gminy miejsko-wiejskie w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu mieszkańców zamieszkujących obszary o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych. Przejazd na żądanie stanowi odpowiedź na problem wykluczenia transportowego, który dotyczy przede wszystkim mieszkańców terenów wiejskich, wyludniających się oraz oddalonych od większych ośrodków miejskich, gdzie organizacja regularnych linii komunikacyjnych jest ekonomicznie nieefektywna lub społecznie nieuzasadniona.

W celu skuteczniejszego przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, w ramach rozwiązań przewidzianych w projekcie po raz pierwszy do porządku prawnego wprowadzony zostanie minimalny standard usług publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzenie minimalnych standardów połączeń opiera się na trójstopniowym podziale administracyjnym kraju na województwa, powiaty i gminy i obejmuje trzy zasadnicze poziomy:

- minimalny standard wojewódzki - połączenia pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami będącymi siedzibami władz powiatów wchodzących w skład danego województwa,
- minimalny standard powiatowy - połączeń pomiędzy miejscowościami będącymi siedzibami władz gmin a miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu,
- standard gminny - zapewnienie możliwości dojazdu, w ramach danej gminy, do miejscowości w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

W ramach minimalnego standardu wojewódzkiego i minimalnego standardu powiatowego projektowana ustawa określa także minimalny poziom dostępności transportowej poprzez wskazanie liczby połączeń, jakie muszą zostać zapewnione w ramach tych standardów.

Proponowane zmiany będą miały pozytywny wpływ na poprawę dostępności publicznego transportu zbiorowego, przyczynią się do skuteczniejszej eliminacji zjawiska wykluczenia transportowego i zapewnią skuteczniejsze wydatkowanie środków Funduszu.

Odnosnie do pytania dotyczącego możliwości przygotowania dedykowanego programu transportowego dla województw o rozproszonej strukturze osadniczej, należy podkreślić, że za realizację polityki UE w perspektywie finansowej na lata 2021 – 2027 oraz 2028 – 2034 odpowiedzialne jest Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. W ramach perspektywy finansowej na lata 2028 – 2034 przygotowany jest na poziomie krajowym Plan Partnerstwa Krajowego i Regionalnego na lata 2028 – 2034, który ma się wpisywać w cel strategiczny, jakim jest zapewnienie dostępu i poprawa jakości transportu publicznego oraz zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego. W szczególności

planowane są działania ukierunkowane na poprawę dostępności transportu publicznego w małych miastach i na obszarach wiejskich. Dostrzegana jest potrzeba zapewnienia na tych terenach transportu o regularnej ofercie, między innymi w celu powiązania tych obszarów z większymi ośrodkami świadczenia usług publicznych. Przewidywane jest finansowanie działań inwestycyjnych i organizacyjnych zmniejszających wykluczenie komunikacyjne, prowadzone na poziomie gmin, powiatów i obszarów funkcjonalnych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załączniki:

1. Zestawienie przedsięwzięć realizowanych w ramach KPO przyczyniających się do niwelowania wykluczeń komunikacyjnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

2. Zestawienie projektów realizowanych w ramach FEnIKS 21-27 przyczyniających się do niwelowania wykluczeń komunikacyjnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.