



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.12.2026

Warszawa, 10 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19145 Posła na Sejm RP Pana Tomasz Kostusia, przedstawiam następujące stanowisko.

Mając na uwadze problem wykluczenia transportowego, z którym mierzy się 27% mieszkańców Polski tj. 10,1 mln osób¹ w ostatnich dwóch latach Ministerstwo Infrastruktury prowadziło rewizję podstaw prawnych funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i zasad działania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej². Efektem tej rewizji jest uchwalona przez Sejm RP ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Niemniej jednak w dniu 20 sierpnia 2026 r. Prezydent RP odmówił podpisania tej ustawy. Weto niewątpliwie oznacza utracone szanse na poprawę transportu publicznego dla pasażerów, samorządów i całej branży transportowej.

Rozwiązania ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw w sposób fundamentalny zmieniąby filozofię organizacji publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Reforma miała mieć charakter strukturalny, obejmujący cały kraj oraz wszystkie poziomy samorządu terytorialnego, a jej głównym celem było przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, w szczególności na obszarach wiejskich.

Dotychczasowy model fakultatywny, w którym organizacja transportu zależy przede wszystkim od decyzji poszczególnych samorządów, nie sprawdził się. Z tego względu miał on zostać zastąpiony modelem gwarantującym minimalny poziom usług transportowych, zapewniającym połączenia między siedzibami gmin i powiatów oraz między powiatami a stolicami województw. Brak wejścia w życie rozwiązań zawartych w ww. ustawie

¹ dane na podstawie projektu badawczo-rozwojowego T-Included GOSPOSTRATEG-V/0005/2021

² utworzonego na mocy przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2026 r. poz. 756, z późn. zm.)

spowoduje, że nie będzie ustawowego obowiązku zapewnienia takich połączeń, a mieszkańcy nie otrzymają również gwarancji minimalnej częstotliwości połączeń (co najmniej czterech par połączeń w dni robocze oraz dwóch par połączeń w dni wolne), w tym w miejscowościach wspomnianych w interpelacji Pana Posła.

Jednostki samorządu terytorialnego jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego - na dotychczasowych zasadach - mogą korzystać ze wsparcia ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Warto podkreślić, że od 2023 r. budżet tego Funduszu wzrósł o blisko 500 mln zł. W 2023 r. wynosił 800 mln zł, a realna kwota wydatkowana na wsparcie organizatorów publicznego transportu zbiorowego przekazana wojewodom wynosiła ponad 671 mln zł. W 2024 r. – 1 mld zł, w 2025 r. – 1,07 mld zł, a w 2026 r. - rekordowe 1,235 mld zł.

Takie działania pozwoliły na dofinansowanie z Funduszu wszystkich linii komunikacyjnych na które organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyli poprawne wnioski. Również środki z Funduszu przyznane dla województwa opolskiego systematycznie wzrastają. Województwo opolskie na 2024 r. otrzymało 36 252 216,74 zł, na 2025 r. - 39 497 235,24 zł, a na 2026 r. - 47 081 657,96 zł.

Odnosząc się do kwestii zapewnienia rozkładu jazdy umożliwiającego rzeczywisty dojazd do pracy, szkół, szpitali i urzędów, powrót w godzinach popołudniowych i wieczornych oraz przesiadkę na pociągi na najbliższych czynnych stacjach kolejowych informuję, że w rozwiązaniach zawetowanej ustawy przewidziane było utworzenie instytucji integratora przewozów w województwie, którym miał zostać marszałek województwa. Marszałek miał otrzymać narzędzia do koordynowania przewozów gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz łączyć transport autobusowy z kolejowym. Weto oznacza, że nie otrzyma on nowych narzędzi do koordynowania przewozów. Nie powstanie również regionalny Schemat sieci komunikacyjnej, który miał pokazywać rzeczywisty układ połączeń w województwie, wskazywać miejsca z niewystarczającą ofertą oraz ułatwiać planowanie nowych linii i zmianę istniejących połączeń. Bez spojrzenia na całą sieć w skali regionu łatwiej o sytuacje, w których w jednym miejscu funkcjonuje kilka podobnych połączeń, podczas gdy w innej części województwa mieszkańcy nie mają wystarczającej liczby kursów albo nie mają ich wcale. Utrudnione pozostanie także koordynowanie połączeń autobusowych z kolejną. Autobus może dowozić pasażerów do stacji kolejowej, ale bez odpowiedniej synchronizacji rozkładów jazdy może nie zapewniać wygodnej przesiadki. Reforma miała stworzyć warunki do budowania takich połączeń jako jednego systemu transportowego.

Reasumując, rozwiązania proponowane w ustawie z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw miałyby pozytywny

wpływ na poprawę dostępności publicznego transportu zbiorowego, w tym w miejscowościach wspomnianych w interpelacji Pana Posła.

W odniesieniu do pytania dotyczącego planów przywrócenia pasażerskiego ruchu kolejowego do Głubczyc, należy wskazać, że minister właściwy ds. transportu opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Natomiast organizowanie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich należy do zadań samorządu województwa w drodze uchwały. W związku z powyższym Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji do kształtowania zakresu wojewódzkiej oferty przewozowej ani do określania połączeń ujmowanych w planach transportowych poszczególnych województw.

W projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (nr wpisu 169) nie przewidziano obsługi relacji obejmującej Głubczyce. Wynika to przede wszystkim z braku infrastruktury kolejowej umożliwiającej obecnie prowadzenie regularnego pasażerskiego ruchu kolejowego na danym obszarze. Zgodnie z informacjami przekazywanymi przez Zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. przedsięwzięcia mające na celu odtworzenie parametrów infrastruktury niezbędnych do prowadzenia przewozów pasażerskich są obecnie planowane do realizacji po 2028 r.

W ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku (dalej: Programu Kolej +) realizowany jest projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294 Racibórz – Racławice Śląskie”, którego celem jest przywrócenie pasażerskiego ruchu kolejowego na trasie Racibórz – Racławice Śląskie, z uwzględnieniem m.in. Głubczyc, Baborowa i Pietrowic Wielkich. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy PKP PLK S.A., a Województwem Opolskim, która reguluje zasady współpracy przy realizacji przedmiotowego projektu, na realizację zostały zabezpieczone środki w wysokości 535 mln zł, przy czym 15% wskazanej kwoty pokrywa Samorząd Województwa Opolskiego, a 85% Spółka. Obecnie w ramach ww. zadania realizowana umowa na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru, natomiast w IV kw. 2028 roku PKP PLK S.A. planuje wszczęcie postępowania na roboty budowlane.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu