



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.14.2026

Warszawa, 09 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16012 poseł na Sejm RP Olgi Semeniuk-Patkowskiej, przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do pytania dotyczącego liczby miast posiadających bezpośrednie połączenia kolejowe informuję, że nie jest możliwe udzielenie jednoznacznej odpowiedzi w zakresie przedstawienia docelowej wartości liczbowej lub udziału procentowego w tym zakresie. Wynika to zarówno z konieczności przyjęcia określonej metodologii obliczeń, jak i z ryzyka różnego rozumienia pojęcia „bezpośrednich połączeń kolejowych”, które w zależności od zasięgu przewozów, posiadają stosownie do zapisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.), odpowiedniego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Można przyjąć, że w obliczeniach uwzględnia się położenie stacji lub przystanku osobowego - zarówno w granicach administracyjnych miasta, jak i w określonej odległości od niego, wyrażonej w kilometrach. Ponadto w Polsce występują stacje i przystanki osobowe noszące nazwę danego miasta, mimo że znajdują się poza jego granicami administracyjnymi (np. Nasielsk w woj. mazowieckim, Włodawa w woj. lubelskim). Jednocześnie istnieją miasta, które graniczą bezpośrednio lub pośrednio z miejscowościami posiadającymi stację lub przystanek osobowy obsługujący pasażerskie połączenia kolejowe (np. Karczew w woj. mazowieckim, Kazimierz Dolny w woj. lubelskim, Łosice w woj. mazowieckim), lecz odróżnia je od siebie właśnie położenie, kilometraż i czas dojazdu do najbliższej stacji.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące zmiany liczby połączeń kolejowych obsługujących średnie miasta w latach 2015-2026 informuję, że średnie miasta od 2015 roku były i są obsługiwane przez różnych przewoźników kolejowych, działających na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zaś zmiany w siatce połączeń są często podyktowane różnymi przyczynami, od tych leżących po stronie modernizacji

infrastruktury, poprzez te wpływające na zwiększanie ilości taboru kolejowego. Warto wskazać, że polska kolej w ostatnich latach przeżywa pewnego rodzaju renesans, o którym świadczy z roku na rok coraz większa liczba pasażerów wybierających transport kolejowy, nie tylko ten dalekobieżny, ale i regionalny. Nie da się więc wprost odpowiedzieć na tak zadane pytanie, ponieważ jak wspomniano w odpowiedzi na wcześniejsze pytanie, wiele miast (w tym średnich) może graniczyć pośrednio lub bezpośrednio z miastem lub miejscowością, z której pasażerowie mogą skorzystać z transportu kolejowego.

W przypadku pytania dotyczącego linii zlikwidowanych lub zawieszonych w okresie 2015-2026 informuję, że według danych na I kwartał 2026 roku, zlikwidowano 16 odcinków linii kolejowych, o łącznej długości 246,455 km, z czego:

- minister właściwy do spraw transportu wyraził zgodę na likwidację 15 odcinków linii kolejowych, o łącznej długości 171,010 km,
- zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w roku 2017, na podstawie ówczesnie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 poz. 1234), zlikwidował odcinek jednej linii kolejowej o długości 75,445 km.

Odnosząc się do pytania dotyczącego przedstawienia informacji na temat zmiany liczby połączeń autobusowych obsługujących mniejsze ośrodki miejskie należy podkreślić, 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. Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w przewozach autobusowych, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny lub województwo. Do zadań organizatora należy m.in. organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze.

Oдноśnie pytań dotyczących regionów Polski obecnie dotkniętych zjawiskiem wykluczenia transportowego oraz analiz dotyczących wpływu dostępności transportu publicznego na rozwój gospodarczy regionów informuję, że Ministerstwo Infrastruktury zleciło realizację projektu pn. „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”, sfinansowanego w ramach konkursu Gospostrateg realizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Celem projektu realizowanego przez konsorcjum czterech Politechnik, tj. Poznańskiej, Gdańskiej, Śląskiej i Warszawskiej, było pozyskanie nowej wiedzy o występowaniu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Polsce oraz

wypracowanie możliwości jego minimalizacji. W efekcie pozwoli to na wdrożenie rozwiązań ograniczających zasięg oddziaływania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Cele pośrednie obejmują w szczególności:

- 1) opracowanie spójnej metodyki oraz pozyskanie wiedzy w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce,
- 2) opracowanie definicji wykluczenia komunikacyjnego,
- 3) przygotowanie mapy wykluczenia komunikacyjnego Polski oraz map składowych tego wykluczenia w formie narzędzia informatycznego oraz opracowań pisemnych,
- 4) stworzenie na bazie analizy porównawczej katalogu dobrych praktyk przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, w szczególności na bazie doświadczeń krajów europejskich, będących sąsiadami Polski i członkami Unii Europejskiej,
- 5) przygotowanie na bazie poprzedzających prac rekomendacji zmian legislacyjnych (w szczególności w zakresie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- 6) opracowanie metody wyboru i wdrażania opracowanych w poprzedzających zadaniach rozwiązań w zakresie zapobiegania wykluczeniu transportowemu na poziomie ogólnym oraz lokalnym,
- 7) opracowanie spójnego systemu monitorowania poziomu wykluczenia komunikacyjnego.

Opracowanie przygotowane przez zespół ekspertów stanowi pierwszą całościową analizę problemu dostępności transportowej w kraju oraz ważne źródło danych dla administracji rządowej i samorządów. Dokumentacja przygotowana w toku realizacji projektu jest dostępna w portalu gov.pl 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>.

W marcu br. Ministerstwo Infrastruktury odebrało dokumentację projektu obejmującego m.in. badanie skali występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego na terenie kraju. Prezentacja wyników badania dotycząca skali występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Polsce znajduje się w raporcie częściowym Z21 oraz raportach Z21 Atlas składowych WK i Z21 Atlas Wskaźnika WK. Co do zasady należy mieć na uwadze, że obszary występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego występują w każdym województwie i regionie. Zasadniczo najwyższy wskaźnik występowania tego zjawiska zaobserwować można w obszarach oddalonych od głównej sieci osadniczej (np. tereny przygraniczne, obszary górskie) oraz na styku sąsiadujących województw.

Najwyższy poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym (wartość wskaźnika WK równa 1 tj. wszystkie punkty adresowe na obszarze gminy są zagrożone zjawiskiem) stwierdzono w 399 gminach, co stanowi niemal 15% liczby analizowanych jednostek administracyjnych.

Poniżej przedstawiam informacje o liczbie gmin najbardziej zagrożonych wykluczeniem w poszczególnych województwach:

Nazwa województwa	Liczba gmin zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym
Dolnośląskie	28
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	79
Lubuskie	17
Łódzkie	15
Małopolskie	8
Mazowieckie	42
Opolskie	5
Podkarpackie	7
Podlaskie	56
Pomorskie	37
Śląskie	14
Świętokrzyskie	3
Warmińsko-mazurskie	11
Wielkopolskie	55
Zachodniopomorskie	20

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 2026 r. poz. 756 i 912). 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 przypadku transportu kolejowego programami (z zakresu inwestycji), mającymi na celu m.in. przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu 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.

W transporcie drogowym programami inwestycyjnymi, ukierunkowanymi pośrednio na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu aktualnie realizowane są Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 roku) (RPBDK), Program Budowy 100 Obwodnic do 2030 roku (PB100) oraz Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD), których realizacja przyczynia się do poprawy dostępności transportowej wszystkich regionów kraju, w tym ośrodków miejskich z uwzględnieniem średnich i mniejszych miast.

Dodatkowo należy wspomnieć o inwestycjach realizowanych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). W komponencie transportowym KPO dostępne były bowiem środki na wsparcie:

- a) zakupu kolejowego taboru regionalnego – wartość dostępnej alokacji to ok. 3 mld zł,
- b) zakupu autobusów do obsługi obszarów pozamiejskich – wartość dostępnej alokacji to ok. 970 mln zł.

Natomiast w programie FEnIKS na lata 2021-2027 przeprowadzono konkurs (aktualnie trwa ocena złożonych wniosków), w ramach którego możliwy jest zakup m.in. taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze aglomeracyjnym. Pula środków przewidzianych na wsparcie beneficjentów to 1,5 mld zł.

Jeśli chodzi o realizację inwestycji infrastrukturalnych w regionach, to należy podkreślić, że za realizację programów regionalnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2021-2027 odpowiedzialne są samorządy województw (16), które są zarządzane przez Instytucje Zarządzające. Tym samym należy podkreślić, że Minister Infrastruktury

w tym zakresie nie jest właściwy do udzielenia do odpowiedzi na to pytanie.

W przypadku inwestycji jakie są planowane w celu poprawy dostępności transportowej średnich miast z zakresu transportu drogowego, w ramach RPBDK stopniowo domykana jest sieć dróg szybkiego ruchu, która w największym stopniu przyczynia się do skrócenia czasu przejazdu oddalonych regionów i ośrodków w skali kraju. Jednocześnie w ramach PB100 realizowane są zadania ukierunkowane na zmniejszenie presji transportowej na ośrodki miejskie. Zaś w ramach PWKSD drogowa dostępność poszczególnych obszarów jest realizowana m.in. za pomocą mniejszych inwestycji obejmujących kompleksową przebudowę/rozbudowę dróg krajowych, zadania ukierunkowane na punktowe zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, jak i wszelkie inne działania mające zapewnić prawidłowość funkcjonowania sieci dróg krajowych.

W PWKSD, pod kątem dostępności transportowej rozumianej jako zapewnienie dostępności sprawnego transportu publicznego szczególnie należy podkreślić, że w ramach zarówno kompleksowych zadań obejmujących przebudowę/rozbudowę odcinków, jak i mniejszych zadań z zakresu bezpieczeństwa realizowane są zatoki autobusowe. Uważa się, że zatoki autobusowe są z jednej strony elementem zwiększającym przepustowość dróg krajowych, a z drugiej – z uwagi na wyposażenie w peron, dojścia, oświetlenie, oznakowanie czy uzupełnienie o przejście dla pieszych – przyczyniają się do zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa korzystających z komunikacji zbiorowej. Aktualnie na istniejącej sieci dróg krajowych w ramach PWKSD w trakcie przygotowania i realizacji jest ponad 1100 zatok autobusowych.

Natomiast jeśli chodzi o wsparcie samorządów w realizacji ich autonomicznych zadań z zakresu infrastruktury drogowej, w tym celu stworzono Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD). Celem RFRD jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych oraz rozwój lokalnej infrastruktury drogowej. Plan RFRD zakładał wydatkowanie w latach 2023-2026 kwoty niemal 24 mld zł. Poprawa jakości lokalnej infrastruktury drogowej stwarza możliwości do bezpiecznego i sprawnego przemieszczania się pojazdów oraz ludzi, ale nie przekłada się wprost na realizację dodatkowych połączeń autobusowych.

Znaczenie dla dostępności komunikacyjnej 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 przypadku transportu kolejowego inwestycje infrastrukturalne prowadzone na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają za zadanie poprawę dostępności transportowej ogółem, w tym też do średnich miast. Do inwestycji takich można zaliczyć projekty strategiczne ujęte m.in. we wspomnianym Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), do których zalicza się m.in.:

- Budowę nowej linii Podłęże-Tymbark/Mszana Dolna oraz Modernizacja linii nr 104 Chabówka-Nowy Sącz,
- Prace na linii kolejowej nr 201 Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia,
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska,
- Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa).

Należy podkreślić, że walka z wykluczeniem komunikacyjnym i ogólnie pojęty rozwój publicznego transportu zbiorowego są priorytetowymi działaniami podejmowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury. Rozbudowa i modernizacja linii kolejowych, podnoszenie prędkości, czyli inwestycje w infrastrukturę kolejową – to działania zwiększające dostępność i konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego.

Modernizacja infrastruktury kolejowej wymaga właściwej realizacji planów inwestycyjnych w okresie długoterminowym, co jest kluczowe dla osiągnięcia sukcesu związanego ze zwiększeniem udziału kolei w rynku transportowym. Realizacja inwestycji kolejowych powinna uwzględniać jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich. Natomiast parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury powinny zostać osiągnięte w sposób optymalny, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

W przypadku pytania dotyczącego planowanych nowych instrumentów wsparcia dla samorządów w zakresie rozwoju transportu publicznego warto wskazać, że obecnie trwają prace nad projektami nowych rozporządzeń unijnych dotyczących nowego okresu programowania 2028-2034. Dyskutowane są zasady wsparcia oraz inne uwarunkowania wpływające na sposób wdrażania nowych źródeł unijnych. Ministerstwo Infrastruktury

będzie podnosić kwestie potrzeby jak najszerzego wsparcia transportu, w tym transportu publicznego. Dodatkowo w Ministerstwie Infrastruktury prowadzony jest projekt Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS), który wesprze samorządy w wypełnianiu wymagań wynikających z Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych, dostarczając narzędzi do cyfryzacji, standaryzacji i udostępniania danych z zakresu publicznego transportu zbiorowego, przede wszystkim danych o przystankach i rozkładach jazdy.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu