



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.13.2026

Warszawa, 09 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19146 Pana Tomasza Kostusia - Posła na Sejm RP, przedstawiam następujące stanowisko.

System organizacji przewozów autobusowych w Polsce obecnie ma dwojaki charakter. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹, 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, zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jest m.in. 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 kierować się przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. W tym miejscu należy podkreślić, że minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.

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. W sytuacji, gdy oferta przewoźników komercyjnych jest niewystarczająca do zapewnienia odpowiedniej dostępności transportu publicznego dla mieszkańców, to samorząd jako organizator publicznego transportu zbiorowego powinien uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Mając na uwadze problem wykluczenia transportowego, z którym mierzy się 27% mieszkańców Polski tj. 10,1 mln osób² w ostatnich dwóch latach Ministerstwo Infrastruktury prowadziło rewizję podstaw prawnych funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i zasad działania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej³. 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 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 zmieniłyby 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 zależała przede wszystkim od decyzji poszczególnych samorządów nie sprawdził się. Z tego względu miał on zostać zastąpiony modelem gwarantującym minimalny poziom usług transportowych. Pasażerowie mieli otrzymać gwarancję połączeń między siedzibami gmin i powiatów oraz między powiatami a stolicami województw. Weto Prezydenta RP do ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. oznacza, że nadal nie będzie ustawowego obowiązku zapewnienia takich połączeń, a mieszkańcy nie otrzymają również gwarancji minimalnej częstotliwości połączeń. Nie będzie obowiązywał standard co najmniej czterech par połączeń w dni robocze oraz dwóch par połączeń w dni wolne. Szczególnie trudna pozostanie sytuacja w weekendy. To właśnie w soboty, niedziele i święta problem braku lub bardzo ograniczonej liczby połączeń jest najbardziej odczuwalny.

² dane na podstawie projektu badawczo-rozwojowego T-Included GOSPOSTRATEG-V/0005/2021

³ 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.)

Rozwiązania zawetowanej ustawy miały stworzyć instytucję integratora przewozów w województwie. Miał nim zostać marszałek województwa. Marszałek miał otrzymać narzędzia do koordynowania przewozów gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz łączyć transport autobusowy z kolejowym. Marszałek jako integrator przewozów miał również opracowywać Schemat sieci komunikacyjnej w województwie. Schemat miał pokazywać rzeczywisty układ połączeń w województwie, wskazywać miejsca z niewystarczającą ofertą przewozową oraz ułatwiać planowanie nowych linii i zmianę istniejących połączeń. Rolą marszałka jako integratora byłoby spojrzenie na całą sieć w skali regionu tak, aby wyeliminować 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.

Ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw miała stworzyć także ramy prawne umożliwiające organizowanie przez gminy wiejskie i gminy miejsko-wiejskie przejazdów na żądanie. Ideą wprowadzenia instytucji transportu na żądanie było uzupełnienie transportu autobusowego na obszarach, gdzie demograficznie i ekonomicznie nie było uzasadnione tworzenie regularnych linii autobusowych. Elastyczny charakter tej formy przewozów miał pozwolić na dostosowanie oferty transportowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, zwiększając ich mobilność oraz dostęp do podstawowych usług publicznych, rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

Minister Infrastruktury będący organizatorem dalekobieżnych kolejowych połączeń służby publicznej planuje kontynuować od rozkładu jazdy 2026/27 uruchamianie dwóch par pociągów relacji Kraków – Katowice – Kędzierzyn Koźle – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kamieniec Ząbkowicki – Ząbkowice Śl. – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra.

Od 2030 r., czyli od rozpoczęcia obowiązywania nowego planu transportowego ministra właściwego ds. transportu planuje się uruchamianie połączenia Kraków – Katowice – Kędzierzyn Koźle – Prudnik – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kamieniec Ząbkowicki – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra z częstotliwością co 4 godziny (z czego co drugi z tych pociągów ma prowadzić grupę wagonów do Kłodzka i Kudowy Zdrój odłączaną w Kamieńcu Ząbkowickim).

W perspektywie po 2035 r., czyli wraz z wejściem w życie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy planuje się uruchamianie podstawowych linii komunikacyjnych Warszawa – Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom – Opole – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko kursującego z częstotliwością co 4 godziny oraz Lublin – Tarnobrzeg – Dębica – Kraków – Katowice – Gliwice – Kędzierzyn Koźle – Prudnik – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kamieniec Ząbkowicki – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra kursującego z częstotliwością co 2 godziny.

Jednocześnie w ramach konsultacji projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy samorząd województwa opolskiego poinformował o planach uruchamiania w latach 2030-2040 następujących regionalnych kolejowych linii komunikacyjnych: Legnica – Paczków – Otmuchów – Nysa (częstotliwość co 2 godziny) i Opole – Nysa (częstotliwość co 1 godzinę) – Głucholazy Miasto (co 2 godziny).

W odniesieniu do pytania dotyczącego środków finansowych, które miały zostać przeznaczone na uruchomienie połączeń komunikacyjnych z Kamiennika, Paczkowa, Głucholaz i Otmuchowa z Nysą i Opolem w tym kursów wieczornych, weekendowych i wakacyjnych informuję, że zgodnie z rozwiązaniami w ustawie, której podpisania odmówił Prezydent RP, dopłatę z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu⁴ otrzymałyby w pierwszej kolejności połączenia realizujące minimalny poziom usług transportowych. Następnie hierarchia wsparcia miała promować większe, zintegrowane samorządy. Dopłacie ze środków Funduszu podlegałyby linie komunikacyjne ujęte w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa. Weto Prezydenta RP oznacza, że nie zostanie wprowadzony mechanizm, który premiuje finansowanie połączeń realizujących minimalne standardy oraz organizatorów integrujących transport na większym obszarze. Oznacza to utrzymanie rozdrobnienia organizacji transportu publicznego i brak dodatkowych zachęt do współpracy samorządów w ramach związków powiatowo-gminnych, powiatowych czy międzygminnych. Utrudni to tworzenie spójnej i zintegrowanej sieci transportowej, obejmującej większe obszary i odpowiadającej na potrzeby mieszkańców ponad granicami pojedynczych gmin czy powiatów.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że 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. 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 tylko 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.

⁴ nowa nazwa Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która miała zostać wprowadzona przepisami ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw

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 gminach wspomnianych w interpelacji Pana Posła.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu