Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.21.2026
Warszawa, 19 listopada 2026

**Pani**
**Małgorzata Kidawa-Błońska**
**Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na oświadczenie nr 1843/26 złożone przez senatora Aleksandra Szweda z dnia 27 października 2026 r. w sprawie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Sieniawki i Mniowic w gminie Łagiewniki, przedstawiam poniżej następujące stanowisko.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231), 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.

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.

Należy wskazać, że minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym i nie ma możliwości wpływania na decyzje samorządów oraz przewoźników w zakresie kształtu sieci komunikacji autobusowej oraz przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych.

Odnośnie działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu należy wskazać na Fundusz rozwoju

przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W ramach 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. Maksymalna dopłata z Funduszu wynosi 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej a organizator przewozów musi sfinansować z własnych środków co najmniej 10% ceny usługi.

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 |

Jednocześnie informuję, że w ostatnich dwóch latach Ministerstwo Infrastruktury przeprowadziło rewizję podstaw prawnych funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Efektem tej rewizji była uchwalona przez Sejm RP ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. W dniu 20 sierpnia 2026 r. Prezydent RP skierował ustawę do ponownego rozpatrzenia przez Sejm RP. Rozwiązania tej ustawy w sposób fundamentalny zmieniłyby filozofię organizacji publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Reforma miałaby charakter strukturalny – obejmowałaby cały kraj oraz wszystkie szczeble samorządu terytorialnego. Obecny model, w którym organizacja transportu zależy przede wszystkim od decyzji poszczególnych samorządów nie sprawdził się. Weto oznacza utracone szanse na poprawę transportu publicznego dla pasażerów, samorządów i całej branży transportowej.

Ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw m.in. przewidywała:

- ustanowienie marszałków województw integratorami przewozów w województwie,
- wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez marszałka województwa „Schematu sieci komunikacyjnej w województwie”,
- przejęcie przez marszałków województw od wojewodów zadań z zakresu obsługi Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w województwie,
- wprowadzenie do porządku prawnego definicji „wykluczenia transportowego”.

Dodatkowo w ramach tej ustawy miały zostać wprowadzone minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, które zapewniałby:

- połączenia pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa,
- połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu,
- możliwość dojazdu do miejsc użyteczności publicznej położonych na terenie gminy.

Jednocześnie ustawa przewidywała wprowadzenie do systemu prawa nowej kategorii usług przewozowych – przejazdu na żądanie. Miał on stanowić uzupełnienie publicznego transportu zbiorowego oraz odpowiedź na problem wykluczenia transportowego, który dotyka przede wszystkim mieszkańców terenów wiejskich, wyludniających się oraz oddalonych od większych ośrodków miejskich. Elastyczny charakter tej formy przewozów pozwalałby 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. Przejazd na żądanie miał uzupełniać, a nie zastępować, publiczny transport zbiorowy tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych, a gminy miałby zyskać narzędzia do elastycznego reagowania na lokalne potrzeby przewozowe, wynikające ze specyfiki geograficznej, demograficznej i społecznej poszczególnych obszarów.

Weto Prezydenta RP oznacza, że nowe przepisy ustanawiające ogólnopolski, minimalny standard dostępności publicznego transportu zbiorowego nie wejdą w życie. W praktyce oznacza to, że mieszkańcy wielu miejscowości nadal nie będą mieli gwarancji podstawowych połączeń z większymi ośrodkami oraz minimalnej częstotliwości połączeń. Nie będzie obowiązywał standard co najmniej czterech par połączeń w dni robocze oraz dwóch par połączeń w dni wolne. Brak zmian oznacza również mniejszą dostępność transportu dla mieszkańców mniejszych miejscowości. Oznacza to dalsze trudności z

dotarciem do ważnych dla mieszkańców instytucji i usług. Utrzymane zostaną różnice w dostępie do transportu między poszczególnymi regionami. W jednych częściach kraju komunikacja będzie funkcjonować dobrze, podczas gdy w innych mieszkańcy nadal będą zależni od samochodu lub pomocy bliskich.

Nie zostanie wprowadzona systemowa funkcja integratora przewozów na poziomie województwa. Marszałek województwa nie otrzyma nowych narzędzi do koordynowania przewozów gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz łączenia transportu autobusowego z kolejowym. Utrzyma się obecne rozdrobnienie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Poszczególne gminy, powiaty i województwa nadal będą planować swoje przewozy w dużej mierze niezależnie od siebie.

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. W praktyce trudniejsze będzie wykrywanie białych plam transportowych.

Ministerstwo Infrastruktury konsekwentnie prowadzi działania zmierzające do wypracowania rozwiązań służących poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczaniu zjawiska wykluczenia transportowego. W dniu 30 października 2026 r. weszło w życie Zarządzenie nr 18 Ministra Infrastruktury z dnia 28 października 2026 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw rozwiązań prawnych dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu[1].

Do zadań Zespołu należy w szczególności analiza wniosku Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 19 sierpnia 2026 r. o ponowne rozpatrzenie ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, analiza przepisów tej ustawy, analiza obowiązujących przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a także zaproponowanie działań, w tym legislacyjnych, zmierzających do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Planuje się, aby pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 25 listopada br.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu

[1] Dz. Urz. MI z 2026 r. poz. 30