INSTYTUT
SPRAW
OBYWATELSKICH

Łódź, 11.08.2026 r.

Szanowny Pan

Karol Nawrocki

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Apel o podpisanie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Szanowny Panie Prezydencie,

apelujemy o podpisanie ustawy z dnia 17 lipca 2026 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Prawo do nauki, leczenia i pracy nie może zależeć od posiadania samochodu.

Parlament zakończył prace nad ustawą po rozpatrzeniu przez Sejm poprawek Senatu 31 lipca 2026 roku. Teraz decyzja należy do Pana.

Nie prosimy o podpisanie ustawy doskonałej. Prosimy o podpisanie ustawy potrzebnej – wprowadzającej ogólnopolskie ramy minimalnej dostępności transportu publicznego, porządkującej odpowiedzialność władz publicznych oraz dającej samorządom nowe narzędzia organizacyjne i finansowe.

To sprawa praw obywatelskich

Wykluczenie transportowe nie jest wyłącznie problemem komunikacyjnym. Jest faktyczną przeszkodą w korzystaniu z praw i wolności obywatelskich. Dostęp do nauki, ochrony zdrowia, pracy i udziału w życiu społecznym staje się iluzoryczny, jeżeli człowiek nie ma czym dojechać do szkoły, przychodni, szpitala, urzędu albo miejsca zatrudnienia. Rzecznik Praw Obywatelskich wskazuje, że brak dostępnego transportu utrudnia realizację między innymi konstytucyjnej wolności poruszania się, prawa do ochrony zdrowia, prawa do nauki oraz prawa osób z niepełnosprawnościami do pomocy władz publicznych.

Za pojęciem „wykluczenie transportowe” stoją realne historie. To pracownicy, którzy po likwidacji popołudniowego autobusu nie mają czym wrócić ze zmiany. To mieszkańcy miejscowości, z których ostatni kurs odjeżdża już wczesnym popołudniem. To seniorzy zależni od rodziny lub sąsiadów, młodzież ograniczona w wyborze szkoły oraz osoby, których nie stać na utrzymanie samochodu. Szczególnie wysoką cenę płacą dzieci i młodzież. Jak wynika z raportu przygotowanego przez Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, 14 procent dzieci i młodzieży w wieku 12–19 lat zostało zakwalifikowanych jako zagrożone wykluczeniem transportowym. Dla 44 procent dostępność transportu była istotna przy wyborze szkoły ponadpodstawowej, dla 16 procent była czynnikiem kluczowym, a 21 procent wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe.

Miejsce zamieszkania i rozkład jazdy autobusów nie powinny rozstrzygać o edukacyjnej, zawodowej i życiowej przyszłości człowieka.

Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel.: 42 630 17 49, e-mail: biuro@instytut.lodz.pl
NIP: 7251872505, REGON: 473224144, KRS: 0000191928
Nr konta: Alior Bank 26 2490 00005 0000 4530 3441 9579

Odwiedź nas na
www.instytutsprawobywatelskich.pl

Ustawa wprowadza potrzebną zmianę systemową

Uchwalona ustawa wprowadza do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym pojęcie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego i określa ich zakres. Przewiduje co najmniej cztery pary połączeń w dni robocze oraz dwie pary w soboty i dni wolne od pracy między miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów oraz między miejscowością stanowiącą siedzibę powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin. W obrębie gminy ma zostać zapewniona możliwość dojazdu do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej, np. szkoły, przychodnie i urzędy.

Ustawa ustanawia marszałka województwa integratorem przewozów, przewiduje przygotowywanie schematów sieci komunikacyjnej oraz koordynowanie transportu organizowanego przez różne szczeble samorządu. Daje szansę na ograniczenie sytuacji, w której gmina, powiat i województwo wzajemnie przerzucają się odpowiedzialnością, a połączenia ostatecznie nie organizuje nikt.

Ustawa porządkuje również zasady finansowania połączeń zapewniających ustawowe minimum. Umowy o dopłatę obejmujące linie zapewniające ustawowe minimum będą mogły być zawierane na okres do pięciu lat, co może zwiększyć stabilność przewozów i ograniczyć coroczną niepewność samorządów oraz pasażerów. Nie oznacza to jednak gwarancji, że środków wystarczy na realizację wszystkich potrzeb. W przypadku braku wystarczających środków w danej grupie organizatorów dofinansowanie będzie dzielone proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.

Dotychczas organizowanie transportu poza największymi miastami zależało w dużej mierze od decyzji samorządu, jego możliwości finansowych oraz zainteresowania przewoźników komercyjnych. Tymczasem potrzebna społecznie linia lokalna może nie być rentowna. Rachunek ekonomiczny przewoźnika nie może być jedynym kryterium decydującym o tym, czy mieszkańcy zachowają dostęp do pracy, szkoły i lekarza.

O takie rozwiązania upominamy się od lat

Postulaty te nie pojawiły się dziś. Już w 1996 roku, w ramach kampanii obywatelskiej „Tiry na tory", domagaliśmy się, by politykę transportową opierać na potrzebach regionów i społeczności lokalnych, zaprzestać likwidacji lokalnych linii kolejowych oraz promować transport publiczny. Od 2004 roku działania na rzecz transportu odpowiadającego codziennym potrzebom mieszkańców prowadzi Instytut Spraw Obywatelskich.

W 2017 roku Instytut Spraw Obywatelskich i Fundacja Pro Kolej ogłosiły Manifest „My, Pasażerowie". Zapisaliśmy w nim wówczas postulat systemu umożliwiającego dojazd do pracy, szkoły średniej, urzędu i przychodni mieszkańcowi każdego sołectwa, a także dobrej jakości transportu dostępnego dla osób z niepełnosprawnościami, wspólnych biletów i informacji o wszystkich połączeniach w jednym miejscu. Domagaliśmy się również „jasnego określenia minimalnych standardów obsługi komunikacyjnej, których mieszkańcy mogą wymagać od konkretnego samorządu".

Uchwalona ustawa w znacznym stopniu odpowiada na postulat ustanowienia ustawowego minimum i wyraźniejszego przypisania odpowiedzialności. Nie tworzy jednak prostego

Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel.: 42 630 17 49, e-mail: biuro@instytut.lodz.pl
NIP: 7251872505, REGON: 473224144, KRS: 0000191928
Nr konta: Alior Bank 26 2490 00005 0000 4530 3441 9579

mechanizmu, dzięki któremu mieszkaniec mógłby skutecznie wyegzekwować uruchomienie konkretnego połączenia.

W 2019 roku Instytut Spraw Obywatelskich poparł utworzenie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, jednocześnie ostrzegając, że same dopłaty nie wystarczą bez standardów obsługi odpowiadających rzeczywistym potrzebom mieszkańców. Już wtedy wskazywaliśmy, że nadal potrzebne są wspólny bilet, wspólny internetowy rozkład jazdy oraz przywracanie połączeń kolejowych.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych, utworzony w 2019 roku z inicjatywy rządu Mateusza Morawieckiego, obecna ustawa przekształca w Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Rząd Donalda Tuska kontynuuje więc ten kierunek, rozwijając instrumenty służące ograniczaniu wykluczenia transportowego. Dobre rozwiązania służące obywatelom powinny być rozwijane niezależnie od zmiany większości parlamentarnej.

Ta ciągłość jest wartością. Podpisanie ustawy byłoby również zgodne z kierunkiem deklarowanym przez Kancelarię Prezydenta RP, która w listopadzie 2025 roku podkreślała potrzebę wspierania rozwiązań przeciwdziałających wykluczeniu komunikacyjnemu i zapewniających mieszkańcom równy dostęp do transportu publicznego. Byłoby zarazem kolejnym krokiem pokazującym, że dostęp do transportu publicznego może być sprawą ponad politycznymi podziałami.

Ustawa nie likwiduje jeszcze wykluczenia transportowego, ale daje samorządom nowe narzędzia, by je ograniczać

Panie Prezydencie,

podpisanie ustawy nie może zostać uznane za rozwiązanie całego problemu.

Ustawowe minimum czterech par połączeń w dni robocze oraz dwóch par w soboty i dni wolne od pracy dotyczy połączeń między miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a siedzibami władz powiatów oraz między siedzibami powiatów i gmin. W odniesieniu do pozostałych miejscowości ustawa nie określa minimalnej liczby kursów ani godzin ich wykonywania.

Nowe schematy sieci komunikacyjnej mają obejmować obecne i planowane sieci organizatorów, w tym linie tworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. To ważne narzędzie planowania, które pozwoli samorządom identyfikować luki w sieci i planować połączenia także do miejscowości nieobjętych ustawowym minimum liczby kursów. Ostateczny efekt będzie jednak zależał od decyzji organizatorów, ponieważ ustawa nie nakazuje uruchomienia regularnej linii do każdej miejscowości.

Do ustawowego minimum mogą być wliczane także regularne przewozy drogowe wykonywane na podstawie zezwoleń, w tym kursy komercyjne. Nie daje to pełnej gwarancji trwałości połączenia, ponieważ przewoźnik komercyjny może zmienić rozkład albo zrezygnować z nierentownej linii. Jeżeli takie połączenie zostanie ograniczone lub zlikwidowane, nie zwalnia to właściwego organizatora z obowiązku zapewnienia ustawowego minimum. Skuteczność tego rozwiązania będzie zależała od szybkości jego działania i dostępnego finansowania.

W gminach wiejskich i miejsko-wiejskich możliwość dojazdu może zostać zapewniona jako przejazd na żądanie, zamawiany najpóźniej dzień przed podróżą. Organizację, częstotliwość,

Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel.: 42 630 17 49, e-mail: biuro@instytut.lodz.pl
NIP: 7251872505, REGON: 473224144, KRS: 0000191928
Nr konta: Alior Bank 26 2490 00005 0000 4530 3441 9579

sposób zamawiania i wysokość opłat określają właściwe organy samorządu, a do takich przejazdów nie stosuje się ustawowych ulg. Przejazdy na żądanie mogą być dobrym rozwiązaniem w miejscach, w których liczba pasażerów nie uzasadnia uruchomienia regularnej linii. Nie powinny jednak zastępować regularnych połączeń tam, gdzie istnieje stałe zapotrzebowanie na codzienny dojazd do pracy lub szkoły.

Liczy się nie tylko liczba kursów, ale ich użyteczność

Uzasadnienie projektu i ocena skutków regulacji trafnie wskazują, że o wykluczeniu transportowym decyduje nie tylko całkowity brak autobusu. Znaczenie mają także czas podróży, odległość od przystanku, częstotliwość kursowania, niezawodność oraz koszt przejazdu.

Ustawowa definicja wykluczenia transportowego jest jednak węższa i wiąże wykluczenie przede wszystkim z brakiem minimalnych usług lub przejazdu na żądanie. Powstaje więc ryzyko, że problem zostanie formalnie uznany za rozwiązany, chociaż autobus nadal nie będzie pozwalał dojechać na ósmą do szkoły, zdążyć do pracy na zmianę ani wrócić wieczorem do domu.

Kolejny etap: standardy jakości

Ustawa nie wprowadza powszechnego obowiązku obsługi dostępnymi, niskopodłogowymi pojazdami. Nie określa też ogólnych standardów dotyczących godzin pierwszego i ostatniego kursu, niezawodności, maksymalnych odstępów między kursami, dostępności przystanków ani przystępności cenowej.

Ustawowe minimum nie powinno zastępować oceny lokalnych potrzeb. Potrzeby transportowe mieszkańców Dynowa czy Węgorzewa są inne niż mieszkańców Grodziska Mazowieckiego czy Leszna. Rolą ustawy jest zagwarantowanie minimum, a rolą samorządów – organizowanie transportu odpowiadającego rzeczywistym potrzebom mieszkańców.

W odniesieniu do autobusów objętych dopłatą ustawa określa maksymalny wiek pojazdu: od 2031 roku 20 lat, a od 2036 roku 15 lat. Sam wiek autobusu nie przesądza jednak o jego dostępności ani jakości przewozu.

W stronę ogólnopolskiej informacji pasażerskiej. Nadal czekamy na wspólne bilety

Ustawa zobowiązuje organizatorów, operatorów i przewoźników do sporządzania i aktualizowania rozkładów jazdy z wykorzystaniem normy NeTEx albo formatu w pełni z nią kompatybilnego i interoperacyjnego oraz do przekazywania tych danych m.in. marszałkom województw. To ważny krok w kierunku realizacji naszego postulatu informacji o połączeniach w jednym miejscu.

Równolegle Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z NASK realizuje projekt Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS). Projekt jest realizowany w latach 2026-2029. Powstający system ma centralnie gromadzić i udostępniać dane o podróżach, w tym rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego. To konkretny postęp w kierunku postulatu, który zgłaszaliśmy w Manifeście „My, Pasażerowie”.

Nadal czeka natomiast na realizację drugi element tego postulatu – bilety obowiązujące we wszystkich środkach transportu na terenie wybranej gminy lub powiatu.

Podpis powinien rozpocząć kolejny etap

Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel.: 42 630 17 49, e-mail: biuro@instytut.lodz.pl
NIP: 7251872505, REGON: 473224144, KRS: 0000191928
Nr konta: Alior Bank 26 2490 0005 0000 4530 3441 9579

Panie Prezydencie,

prosimy o podpisanie ustawy nie dlatego, że jest ona kompletna. Prosimy o podpis, ponieważ tworzy fundament systemowej odpowiedzialności państwa i samorządów za dostępność transportu publicznego.

Podpisanie ustawy otworzy drogę do wdrażania minimalnych usług transportowych, nowych zasad planowania sieci oraz rozwiązań ułatwiających pasażerom dostęp do informacji. Powinno zarazem rozpocząć kolejny etap: zapewnienie mieszkańcom obszarów wiejskich i małych miejscowości realnej możliwości dojazdu do pracy, szkoły, lekarza i urzędu oraz powrotu do domu, określenie standardów jakości i dostępności, doprowadzenie do pełnego uruchomienia ogólnopolskiego systemu informacji o połączeniach, wprowadzenie wspólnych biletów oraz odbudowę zintegrowanej sieci autobusowej i kolejowej.

Państwo nie może dzielić obywateli na tych, którzy mają dostęp do edukacji, leczenia, pracy i usług publicznych, oraz tych, którzy bez własnego samochodu pozostają od nich odcięci. Realna możliwość przemieszczania się nie może zależeć od kodu pocztowego, zasobności portfela ani dobrej woli przewoźnika.

Dlatego apelujemy: **Panie Prezydencie, prosimy podpisać ustawę i poprzeć dalsze działania prowadzące do rzeczywistej likwidacji wykluczenia transportowego.**

Z wyrazami szacunku

Rafał Górski

Prezes Zarządu

Instytut Spraw Obywatelskich

Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź
tel.: 42 630 17 49, e-mail: biuro@instytut.lodz.pl
NIP: 7251872505, REGON: 473224144, KRS: 0000191928
Nr konta: Alior Bank 26 2490 00005 0000 4530 3441 9579