



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.5.2024

Warszawa, 26 września 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 3292 Pani Pauliny Matysiak Posłanki na Sejm RP, w sprawie poprawy konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, poniżej przedstawiam odpowiedzi na pytania.

Pytanie 1. Czy Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad poprawą inwestycji infrastrukturalnych, tak aby transport kolejowy był traktowany na równi z transportem drogowym pod kątem inwestycyjnym?

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania na rzecz poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, a także poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków, w ramach programów wieloletnich, tj.:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (dalej: KPK);
- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku (dalej: Program Kolej +);

Ministerstwo Infrastruktury wspiera także działania mające na celu odbudowę i rozwój kolejowego transportu zbiorowego, w tym: zwiększanie ilości i częstotliwości połączeń, rozwój niskoemisyjnego taboru kolejowego, elektryfikację regionalnych linii kolejowych oraz szersze włączenie transportu kolejowego do obsługi transportu miejskiego (budowa nowych przystanków w aglomeracjach, rewitalizacja linii regionalnych w ramach Programu Kolej +), poprawiając komfort i funkcjonowanie węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, ze zwiększeniem roli przejazdów realizowanych z wykorzystaniem łańcuchów ekomobilności, zwłaszcza systemów budowy parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike, a także modernizację infrastruktury kolejowej i rozwój połączeń kolejowych w aglomeracjach, regionalnych i międzyregionalnych (realizacja w ramach Krajowego Programu Kolejowego).

Jednocześnie informuję, że projekty znajdujące się w wieloletnich programach kolejowych, poddawane są analizie pod kątem racjonalnego wydatkowania środków, kształtowania się potoków podróży, deklaracji organizatorów przewozów, potrzeb przewozowych i funkcjonalności komunikacyjnej dla mieszkańców.

Ministerstwo Infrastruktury dokłada starań aby przyjęte rozwiązania techniczne były adekwatne do oczekiwanych efektów i dopasowane do potrzeb. Dbamy również,

by działania zarządcy infrastruktury kolejowej, były ukierunkowane w taki sposób, aby parametry modernizowanej i nowo budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały osiągnięte w sposób optymalny, przy jak najszybszym czasie ich realizacji oraz racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. W tym aspekcie szczególną uwagę przykładamy do istotną rolę odgrywa wysokiej jakości dokumentacji przedprojektowej.

Pytanie 2. Jaka jest przyczyna bardzo niskiej prędkości na linii kolejowej nr 27 od stacji Koziołek do stacji Wkra (50 km/h)? Od kiedy ta prędkość obowiązuje i dlaczego nadal nie zostały poczynione inwestycje w celu podniesienia prędkości szlakowej?

Spółka PKP PLK S.A. (dalej zwaną „Spółka”) wskazuje, że prędkość maksymalna na ww. odcinku linii kolejowej wynosząca 50 km/h została wprowadzona w 2010 r. z powodu stanu technicznego ww. linii.

Informujemy, że w latach 2024 – 2026 Spółka planuje realizację zadania pn. „Prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc” w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej”, który ma zapewnione finansowanie i ujęty jest w „Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”.

Powyższe zadanie podzielono na dwa etapy:

– etap I (2024 r.): zaplanowano wykonanie robót budowlanych od km 47,000 do km 87,462 (do stacji kolejowej Sierpc) linii kolejowej nr 27 o łącznej wartości około 80,1 mln zł, w zakresie:

- wymiany elementów nawierzchni kolejowej, tj. szyn i podkładów wraz z elementami przytwierdzenia;
- kompleksowej wymiany 9 rozjazdów na stacji kolejowej Raciąż i przystanku osobowym Zawidz;
- uzupełnienia i oprofilowania podsypki tłuczniowej;
- naprawy nawierzchni drogowej dla 42 wybranych przejazdów kolejowo-drogowych;
- wzmocnienia podtorza w obrębie wybranych przejazdów kolejowo-drogowych i wymienianych rozjazdów;
- regulacji osi toru w planie i profilu;
- naprawy 25 obiektów inżynierskich, tj. mostów i przepustów;
- naprawy 6 peronów na stacji kolejowej Raciąż i przystankach osobowych: Kaczorowo, Zawidz, Zawidz Kościelny i Mieszaki, m.in. poprzez podniesienie ich do wysokości 0,55 m oraz zabudowę nowych elementów małej architektury i oznakowania;

– etap II (lata 2025 – 2026): zaplanowano wykonanie robót budowlanych głównie w branży sterowania ruchem kolejowym związanych z zabudową urządzeń blokady liniowej, które pozwolą na podniesienie prędkości maksymalnej do 120 km/h na linii kolejowej nr 27 od stacji kolejowej Nasielsk do stacji kolejowej Sierpc. łączna wartość ww. robót wyniesie około 20 mln zł.

Szacunkowa wartość prac zaplanowanych w ramach zadania „Prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc” wynosi około 100 mln zł netto. Efektem prac będzie m.in. podniesienie prędkości eksploatacyjnej dla odpowiednio:

- autobusów szynowych z 60 km/h do 120 km/h;
- pociągów pasażerskich z 50 km/h do 120 km/h;
- pociągów towarowych z 50 km/h do 80 km/h.

Dodatkowo do końca 2024 r. Spółka planuje realizację prac utrzymaniowo-naprawczych od km 16,900 do km 47,000 linii kolejowej nr 27, w ramach dwóch zadań:

1. „Naprawa toru nr 1 w km 16,900 – 37,000 szlak Nasielsk – Raciąż linii nr 27 Nasielsk – Toruń Wsch. wraz z robotami towarzyszącymi”.

Szacunkowa wartość prac w ramach zadania to około 51 mln zł netto. Efektem jego realizacji będzie:

- likwidacja zagrożenia wprowadzania ograniczenia prędkości;
- podniesienie prędkości eksploatacyjnej dla:
 - autobusów szynowych z 60 km/h do 120 km/h;
 - pociągów pasażerskich z 50 km/h do 120 km/h;
 - pociągów towarowych z 50 km/h do 80 km/h;
- poprawa stanu technicznego nawierzchni kolejowej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- podniesienie efektywności wykorzystania linii poprzez zwiększenie prędkości rozkładowej;
- zwiększenie przepustowości linii oraz poprawa konkurencyjności oferty przewozowej.

2. „Naprawa toru nr 1 poprzez: wykonanie konserwacji, wymianę podkładów na betonowe, naprawę przejazdów kolejowo – drogowych i obiektów inżynierskich w km 37,000 – 47,00 szlaku Płońsk – Raciąż linii nr 27 Nasielsk – Toruń Wsch. wraz z robotami towarzyszącymi”.

Szacunkowa wartość prac w ramach zadania to około 19 mln zł netto. Efektem jego realizacji będzie:

- likwidacja zagrożenia wprowadzania ograniczenia prędkości;
- podniesienie prędkości eksploatacyjnej dla:
 - autobusów szynowych z 60 km/h do 120 km/h;
 - pociągów pasażerskich z 50 km/h do 120 km/h;
 - pociągów towarowych z 50 km/h do 80 km/h;
- poprawa stanu technicznego nawierzchni kolejowej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- podniesienie efektywności wykorzystania linii poprzez zwiększenie prędkości rozkładowej;

- zwiększenie przepustowości linii oraz poprawa konkurencyjności oferty przewozowej.

Wyjaśniamy ponadto, że podniesienie prędkości do docelowej prędkości eksploatacyjnej do 120 km/h zostanie wprowadzone od czerwca 2025 r. po wykonaniu robót w branży sterowania ruchem kolejowym polegających na zabudowie półsamoczynnej blokady liniowej. Po podniesieniu prędkości mogą wystąpić przypadki konieczności wprowadzenia czasowych odcinkowych ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D z uwagi na ograniczoną widoczność, które będą likwidowane po wdrożeniu kolejnych zadań inwestycyjnych mających w swym zakresie zabudowę urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego (zmiana kategorii z kat. D do kat. C lub kat. B).

Jednocześnie wskazujemy, że w dokumencie strategicznym pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęto poniższe projekty:

- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc – granica województwa z częściową elektryfikacją”;
- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń – Lipno – granica województwa wraz z elektryfikacją na odcinku Lipno – Lubicz – Toruń”.

Wskazane powyższej projekty nie zostały ujęte w aktualizacji „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”, w związku z czym Spółka nie planuje wykonania ww. inwestycji w obecnej perspektywie finansowej.

Pytanie 3. Jaka jest przyczyna odcinkowej prędkości szlakowej w Płocku na linii kolejowej nr 33 przez most na rzece Wisła?

Na linii kolejowej nr 33 Kutno – Brodnica na szlaku Płock Radziwie – Płock obowiązuje rozkładowa prędkość pociągów 40 km/h ze względu na układ geometryczny toru. Zmiana geometrii na tym odcinku toru wymagałaby przebudowy wiaduktu nad drogą krajową nr 60 oraz przebudowy nasypów i przekopu na odcinku ograniczenia. Obecnie Spółka nie planuje realizacji inwestycji kolejowych na omawianym odcinku.

Pytanie 4. Dlaczego pomiędzy Płockiem a Sierpcem na linii kolejowej nr 33 prędkość szlakowa wynosi 70 km/h? Czy i kiedy poczynione zostaną inwestycje w celu podniesienia prędkości na tym odcinku?

Na ww. odcinku linii kolejowej nr 33 prędkość maksymalna wynosząca 70 km/h wynika ze złego stanu technicznego tego odcinka linii kolejowej (podkłady betonowe z 1975 r., degradacja stanu szyn S49, co zostało potwierdzone badaniami specjalistycznymi pojazdami diagnostycznymi).

Informujemy, że dla linii kolejowej nr 33 na odcinku Płock – Sierpc realizowana jest dokumentacja przedprojektowa pn. „Opracowanie studium wykonalności w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc””. Projekt znajduje się na liście rezerwowej „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku

(z perspektywą do 2032 roku)”, a jego realizacja uzależniona jest od zapewnienia środków finansowych na ten cel. Zgodnie z powyższym Spółka nie może wskazać terminu realizacji ww. inwestycji.

Dodatkowo w dokumencie strategicznym pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2023 z perspektywą do 2024 roku” został ujęty projekt regionalny pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Płock – Brodnica na odc. Płock – granica województwa”. Spółka nie może wskazać terminu realizacji ww. inwestycji, która jest uzależniona od zapewnienia środków finansowych na ten cel.

Pytanie 5. Dlaczego w programie utrzymaniowym na słabo uczęszczanych liniach kolejowych dopuszcza się stopniowe ograniczanie parametrów? Czy takie samo podejście ma odzwierciedlenie w programie utrzymania dróg? Czy na rzadziej uczęszczanych drogach - tak jak na kolei - ogranicza się ich utrzymanie celem obniżenia standardów?

Model zarządzania publiczną siecią kolejową znacznie różni się od zarządzania siecią drogową. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność samorządu odpowiedniego szczebla, podczas gdy PKP PLK zarządza całą narodową siecią kolejową w Polsce, co stanowi 96% wszystkich eksploatowanych linii kolejowych w Polsce.

Wskazujemy, że finansowanie sieci drogowej jest znacznie bardziej zdywersyfikowane, a co za tym idzie charakteryzuje się większą elastycznością w dostosowywaniu zakresu do potrzeb interesariuszy. Infrastruktura drogowa jest też w znacznie większym stopniu dofinansowywana przez Skarb Państwa. Dysproporcje w finansowaniu tych gałęzi transportu sięgają w Polsce lat 90. XX wieku. Dlatego infrastruktura kolejowa, w przeciwieństwie do drogowej, mierzy się z problemem niwelowania tzw. zaległości utrzymaniowych. W efekcie oraz mając na uwadze ograniczone środki finansowe, Spółka jako zarządca narodowej sieci kolejowej musi dokonywać gradacji zadań utrzymaniowych, uwzględniając przede wszystkim popyt na korzystanie z poszczególnych linii kolejowych.

Niemniej podkreślamy, że obniżanie standardu dopuszczalne jest tylko w najniższej kategorii utrzymaniowej „D”, której znaczenie jest marginalne, gdyż na liniach tej kategorii wykonywane jest zaledwie około 0,07% pracy eksploatacyjnej.

Pytanie 6. Od kiedy na linii kolejowej nr 12 Skierniewice - Łuków prędkość pociągów towarowych wynosi poniżej 80 km/h? Linia ta cechuje się wieloma odcinkowymi ograniczeniami. Jakie działania i kiedy zostaną podjęte, aby kolej mogła konkurować z transportem ciężarowym?

Prędkość maksymalna dla pociągów towarowych na ww. linii kolejowej poniżej 80 km/h została wprowadzona przed 2005 r. z powodu złego stanu podtorza oraz podkładów kolejowych. Podkreślamy, że na ww. linii przeprowadzane są systematyczne prace utrzymaniowo-naprawcze w celu utrzymania istniejących parametrów.

W ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków (C-E20)” w ramach zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia Prace na linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków (C-E20)” zaplanowano modernizację omawianej linii kolejowej. Realizacja ww. inwestycji uzależniona jest od zapewnienia środków finansowych na ten cel.

Pytanie 7. Jakie działania zostaną podjęte, aby polscy kierowcy na drogach ekspresowych i autostradach nie przekraczali dopuszczalnej prędkości? Obecne rozwiązania, jak doskonale wiemy, się nie sprawdzają.

Zgodnie z przekazaną informacją z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zarządzanie prędkością pojazdów w sieci dróg krajowych jest wypadkową współpracy wielu służb i podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu drogowego. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, jako komórka organizacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego prowadzi nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego poprzez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym i wykrywaniu naruszeń polegających na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości przy wykorzystaniu sieci stacjonarnych urządzeń rejestrujących na drogach krajowych.

Obecnie Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym realizuje projekt „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach” finansowany w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej. Zakres inwestycji obejmuje zakup i instalację 128 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, służących do ujawniania wykroczeń w ruchu drogowym. Celem zwiększenia liczby urządzeń rejestrujących oraz objęcia z ich wykorzystaniem nowych lokalizacji jest poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewidywanym efektem podejmowanych działań jest zmniejszona liczba zdarzeń drogowych powodowana niedostosowaniem prędkości oraz uspokojenie ruchu. Trasy szybkiego ruchu jak drogi ekspresowe i autostrady, jako drogi, na których niebezpieczne zachowania kierujących skoncentrowane są w kilku miejscach danego odcinka, zakwalifikowane zostały do objęcia kontrolą z wykorzystaniem odcinkowych pomiarów prędkości, które prowadzą pomiar średniej prędkości na określonym odcinku drogi. Ze względu na zasięg oddziaływania i charakter prowadzonych kontroli, odcinkowe pomiary prędkości wpływają na zmianę zachowania kierujących, nakłaniając ich do stosowania obowiązującego ograniczenia prędkości na całej długości monitorowanej trasy, znacząco wpływając na redukcję zagrożeń. Wytypowanie potencjalnych lokalizacji objęcia nadzorem i umiejscowienia urządzeń rejestrujących następuje na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz współpracy z instytucjami odpowiadającymi za jakość dróg i bezpieczeństwo ruchu drogowego jak zarządcy dróg, policja i samorządy lokalne. Niezależnie od powyższego, podkreślić należy, że istniejąca już infrastruktura urządzeń zarządzana przez Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego jest nieustannie rozbudowywana i modernizowana. Działania Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym skupione są na zwiększeniu efektywności i usprawnieniu

funkcjonowania systemu poprzez m.in. zastosowanie bardziej zaawansowanych technologicznie urządzeń rejestrujących, zwiększających zasięg oddziaływania i poprawiających jakość materiału dowodowego oraz pracy systemu. Ponadto Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym podejmuje prace legislacyjne związane z usprawnieniem i zwiększeniem skuteczności procesu egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących. Mając także na uwadze konieczność szybkiego reagowania na wykroczenia popełniane przez kierujących pojazdami, nadmieniam, że system Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym przez cały czas podlega aktualizowaniu i optymalizowaniu jego funkcjonalności, celem skrócenia czasu prowadzonych czynności wyjaśniających. Infrastruktura sieciowa Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym opiera się na zautomatyzowanym systemie teleinformatycznym, który dzięki bezprzewodowej komunikacji umożliwia przekazywanie danych pomiędzy urządzeniami rejestrującymi a oprogramowaniem Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym, a wdrażane integracje systemu z bazami państwowymi (m.in. CEPiK, ŹRÓDŁO, EUCARIS, KSIP) skracają obieg danych i usprawniają proces ustalenia sprawcy wykroczenia. Celem Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym jest zmiana zachowań uczestników ruchu drogowego, a szybkie i skuteczne ukaranie sprawcy wykroczenia wpływa na kształtowanie postaw stosowania się do przepisów, w szczególności norm związanych z przestrzeganiem limitów dozwolonej prędkości.

Pytanie 8. Ile mamy w Polsce samochodów policji grupy „Speed” wykorzystywanych na drogach ekspresowych i autostradach? Ile mamy łącznie kilometrów dróg ekspresowych i autostrad i na ile km drogi przypada jeden samochód grupy „Speed”?

Zgodnie z otrzymaną informacją z Komendy Głównej Policji, Biuro Ruchu Drogowego nie gromadzi danych w zakresie grupy „Speed” pod kątem kategorii dróg, na których pełniona jest służba.

Pytanie 9. Czy Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad rozwiązaniami, które pozwolą na poprawę konkurencyjności kolei towarowej względem samochodów ciężarowych? Jeżeli tak, to jakich rozwiązań i kiedy możemy się ich spodziewać?

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi działania poprawiające konkurencyjność kolei względem samochodów ciężarowych poprzez realizację m.in. zadań wynikających z „Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2023 r. z perspektywą do 2040 r.” wskazujących na działania dotyczące m.in. wsparcia rozwoju transportu intermodalnego. Jednym z tych działań jest „Przeprowadzenie analizy w zakresie instrumentów wsparcia transportu intermodalnego, w tym ulgi intermodalnej, z uwzględnieniem preferencji dla nadawców ładunków i operatorów transportu intermodalnego”. Z końcem 2022 oraz w 2023 roku przeprowadzono, wspólnie z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. oraz Urzędem Transportu Kolejowego analizę aktualnie obowiązującej ulgi intermodalnej od strony przewozowej i kosztowej. Powyższa współpraca pozwoliła na dokonanie oceny wyników konsultacji wśród interesariuszy, korzystających z usług m.in. kolejowych przewozów towarowych intermodalnych. Dokonano także analizy popytu na transport

intermodalny z oceną jego elastyczności oraz oceny wyników realizacji przewozów intermodalnych w ostatnich latach i perspektyw rozwoju. Stosowny dokument został opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Z obecnego rozwiązania polegającego na obniżeniu stawki dostępu o 25%, tzw. ulgi intermodalnej w pierwszym kwartale 2024 roku, skorzystało wielu przewoźników, a ilość pociągów zakwalifikowanych, w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2024 roku do udzielenia 25% ulgi wyniosła 13 427 szt.

Powyższe rozwiązanie jest obecnie realizowane i powinno wpłynąć na konkurencyjność transportu kolejowego, względem drogowego oraz zwiększyć liczbę kolejowych przewozów intermodalnych, co wpłynie na wyniki całościowe transportu towarowego.

Instrumenty Programów FEnIKS, CEF oraz KPO, w których opiniowaniu uczestniczyło Ministerstwo, wspierają dodatkowo także rozwój (finansowanie) elementów tzw. ostatniej mili – bocznic kolejowych, prowadzących do terminali na sieciach T-ENT oraz poza nimi. Jest to także zgodne z trwającymi Pracami w Komisji Europejskiej nad zmianą Dyrektywy 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi.

Ponadto w ramach działań podejmowanych w celu poprawy przepustowości linii kolejowych prowadzone są działania związane z realizacją Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Przyjęcie w dniu 20 lutego 2023 r. przez Ministra Infrastruktury Decyzji o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł określonych w „Analizie stanu infrastruktury kolejowej oraz działań inwestycyjnych zmierzających do poprawy warunków prowadzenia transportu intermodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem występujących wąskich gardeł” spowodowało, że zidentyfikowanych zostało 783 wąskich gardeł, z których, z uwagi na wysoki priorytet, wyszczególnionych zostało 110, które powinny zostać zlikwidowane w ciągu kilku najbliższych lat ze środków budżetowych i europejskich.

10. Czy PKP PLK przy modernizacji sieci kolejowej będzie remontowała kompleksowo stacje kolejowe, tzn. również tory boczne, ładowanie, rampy?

Należy podkreślić, że charakter modernizacji sieci kolejowej, w tym stacji kolejowych jest zależny od zakresu robót ustalanych na etapie studiów wykonalności, a także od dostępności środków finansowych dla poszczególnych projektów. Jednocześnie należy pamiętać, że Spółka PKP PLK prowadzi prace inwestycyjne na infrastrukturze pozostającej wyłącznie w jej zarządzie.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu