



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.124.2025

Warszawa, 22 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10306 Posłów na Sejm RP Michała Moskala, Andrzeja Adamczyka oraz Rafała Webera, w sprawie przyczyn opóźnień w realizacji Programu Kolej + oraz projektów opóźnionych i planowanych do realizacji do 2032 r., poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie informuję, że obecnie podejmowane przez Ministerstwo Infrastruktury działania ukierunkowane są na rozwój infrastruktury transportowej, z uwzględnieniem dopasowania środka transportu do potrzeb danego regionu.

Uchwalony przez Radę Ministrów w 2019 roku Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku (dalej: Program Kolej +), według stanu na koniec 2023 roku znajdował się na niskim poziomie zaawansowania rzeczowo-finansowego.

Zgodnie z przyjętym sprawozdaniem z wykonania planu realizacji Programu Kolej + za rok 2023, PKP PLK S.A. poniosła wydatki od początku trwania Programu jedynie w wysokości 2 mln zł z 13,3 mld zł.

Pod koniec 2023 roku umowy na realizację dokumentacji projektowej były na początkowym etapie realizacji lub nadal były prowadzone postępowania przetargowe. Biorąc pod uwagę horyzont czasowy Programu można zauważyć, że proces inwestycyjny toczył się zbyt wolno, w szczególności w zakresie rewitalizacji istniejących linii kolejowych.

Dla przykładu, w ramach Programu Kolej + zaplanowano przywrócenie połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo. Prace nad przywróceniem ok. 20 km odcinka linii potrwać mają aż 5 lat, tj. do 2029 roku i kosztować będą ponad 150 mln zł, co wskazuje na wysoką nieefektywność planowania inwestycji. Tego typu prace na istniejących liniach kolejowych powinny trwać kilka miesięcy.

Przygotowane przez jednostki samorządu terytorialnego przed 2023 r. Wstępne Studia Planistyczno-Prognostyczne (dokumenty kluczowe w kwalifikacji projektów do realizacji w ramach Programu) zakładały rozwiązania techniczne nieadekwatne do oczekiwanych efektów, co również w sposób zasadniczy wpływa obecnie na dalszą realizację projektów i wzrost szacunkowych kosztów. Harmonogramy realizacji tych inwestycji zostały zaplanowane w sposób nieefektywny, przez co są one przesadnie wydłużone w czasie.

Z drugiej strony harmonogramy dotyczące budowy nowych linii kolejowych w ramach Programu Kolej+ zostały oparte na zbyt optymistycznych założeniach. W związku z czym, w chwili obecnej konieczne jest urealnienia okresu realizacji Programu.

Jednocześnie, w ramach Krajowego Programu Kolejowego realizowane są obecnie inwestycje mające na celu przywrócenie do ruchu nieczynnych linii kolejowych, w sposób znacznie bardziej efektywny. W 2025 roku, w ciągu 8 miesięcy od podpisania umowy, zrealizowane zostaną prace na linii kolejowej nr 245 z Aleksandrowa Kujawskiego do Ciechocinka. W efekcie pociągi pojadą z prędkością do 120 km/h. Koszt prac wyniesie ok. 38 mln zł.

Ponadto, w ramach podpisanej w 2025 roku umowy przywrócona do ruchu zostanie linia kolejowa nr 356 na odcinku Wągrowiec - granica województwa. Prace zostaną wykonane do końca 2026 roku, a wraz z planowaną do końca 2025 roku wymianą nawierzchni kolejowej na odcinku do Kcyni i Nakła nad Notecią, dostępne będzie alternatywne połączenie z Poznania do Bydgoszczy przez Sławę Wielkopolską, Wągrowiec, Kcynię i Nakło nad Notecią. Ponadto, w 2026 roku zaplanowane zostały prace, które obejmować będą ok. 19 km odcinka Wągrowiec – Rogoźno, a ich czas realizacji wyniesie ok. 3 miesięcy.

Ponadto w 2024 roku na linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Sierpc przeprowadzono prace utrzymaniowe (na odcinku Nasielsk – Raciąż), które pozwoliły na zwiększenie prędkości pociągów do 100 km/h i skrócenie czasu przejazdu o ok. 25 min. W latach 2025-2026 prace na tej linii będą kontynuowane i umożliwią dalsze podniesienie prędkości pociągów pasażerskich na trasie Nasielsk – Sierpc do 120 km/h.

Należy podkreślić, że w 2024 roku PKP PLK S.A. rozpoczęła przegląd projektów Programu Kolej + w celu uzyskania maksymalnie funkcjonalnych i technicznych parametrów planowanej do udostępnienia infrastruktury. Powyższe projekty poddano analizie pod kątem racjonalności wydatkowania środków publicznych, w tym dostosowania zakresu inwestycji do potrzeb lokalnej społeczności, planowanych potoków pasażerskich oraz optymalnego wykorzystania infrastruktury przez przewoźników kolejowych.

W ramach ww. przeglądu projektów Programu Kolej + w niektórych przypadkach zarekomendowano podjęcie decyzji dotyczących rezygnacji z realizacji projektu w zamian za uruchomienie na danym odcinku innego środka transportu, np. autobusowego z dużą częstotliwością (przykładowo połączenie Konin - Turek), co jest uzasadnione względami racjonalnymi – zbyt wysokie koszty inwestycji w porównaniu do planowanych potoków pasażerskich.

Podobne rozwiązanie zastosowało Województwo Dolnośląskie w zakresie obsługi pasażerskiej przejętej linii kolejowej nr 372 w relacji Bojanowo - Góra. Mając na uwadze analizę potoków pasażerskich, podjęta została racjonalna decyzja o odłożeniu planowanej rewitalizacji linii kolejowej, w zamian uruchamiając dobrze rozwiniętą komunikację autobusową, zachowując tym samym siatkę połączeń komunikacyjnych w regionie. W I półroczu 2025 r. średniodobowo z komunikacji autobusowej korzystało ok. 90 osób, co przy 8 parach połączeń na dobę oznacza ok. 5/6 osób na kurs.

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenie przy realizacji inwestycji kolejowych, należy zauważyć, że na początkowym etapie Programu Kolej+ przyjęto błędne harmonogramy, wstępne studia planistyczno-prognostyczne (WSPP) zostały w części zrobione bardzo pobieżnie i dlatego nie można obecnie mówić o wydłużeniu (opóźnieniu) Programu, tylko o urealnieniu jego harmonogramu.

Jednocześnie informuję, że ryzyko opóźnienia realizacji projektów w ramach Programu związane jest między innymi z:

- wydłużeniem procedur administracyjnych,
- wydłużeniem czasu trwania postępowań przetargowych, a tym samym wyboru wykonawcy zamówienia,
- protestami społecznymi oraz uzgodnieniami z interesariuszami,
- koniecznością wprowadzenia zmian w zakresach projektów.

Ponadto informuję, że obecnie nie zostały podjęte wiążące decyzje dotyczące dalszej realizacji projektów/zmiany ich zakresów, co jest uzależnione od prowadzonych rozmów pomiędzy realizatorem Programu, tj. Spółką PKP PLK S.A. a Samorządami.

Szczegółowe informacje odnośnie ww. przeglądu projektów oraz obecnego statusu ich realizacji zostały ujęte w sprawozdaniu z wykonania planu realizacji Programu Kolej + za rok 2024, które po przyjęciu 14 sierpnia 2025 r. przez Radę Ministrów zostało opublikowane na stronie Ministerstwa Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu