



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.193.2025
Warszawa, 01 grudnia 2025

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13354 Poseł na Sejm RP pani Aleksandry Gajewskiej, w sprawie inwestycji kolejowych sfinansowanych ze środków unijnych w ramach KPO, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że nakłady ze środków publicznych na transport kolejowy i infrastrukturę kolejową stanowią ważną i istotną pozycję na liście planowanych wydatków inwestycyjnych Państwa. W okresie 2025-2032 planowane są inwestycje w infrastrukturę kolejową, które przekroczą wartość 180 mld zł. Polegają one na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań oraz wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci i dotyczą wymienionych poniżej programów:

- Krajowy Program Kolejowy (79,1 mld zł);
- Krajowy Plan Odbudowy (10,7 mld zł - w zakresie kolejowym);
- Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku (13,4 mld zł w tym wkład własny JST);
- Centralny Port Komunikacyjny (75,1 mld zł w zakresie inwestycji kolejowych)
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 (1,1 mld zł);
- Infrastruktura towarzysząca elektrowni jądrowej w zakresie PKP PLK S.A. (3,2 mld zł).

Najważniejsze obecnie realizowane inwestycje kolejowe to m.in.:

- Rail Baltica – odcinek Białystok-Ełk;
- Budowa nowej linii Podłęże-Tymbark/Mszana Dolna oraz Modernizacja linii nr 104 Chabówka - Nowy Sącz;
- Modernizacja linii nr 201 Maksymilianowo – Kościerzyna - Gdynia;
- Przebudowa Śląskiego Węzła Kolejowego;
- Budowa tunelu średnicowego w Łodzi.

Od początku 2025 roku PKP PLK S.A. podpisała umowy na kwotę ponad 11 mld zł, a wartość wszystkich realizowanych projektów to ponad 49 mld zł.

Ponadto plan przetargów PKP PLK S.A. na kwotę 16 mld zł w 2025 roku został znacznie przekroczony, ponieważ we wrześniu br. przekroczono wartość 25 mld zł ogłoszonych przetargów.

Największe postępowania przetargowe prowadzone przez PKP PLK S.A. w 2025 roku:

- Projektowanie i roboty E75 Białystok- Ełk;
- Projektowanie i roboty na linii średnicowej w Warszawa (stacja Warszawa Wschodnia wraz z łącznicami);
- Projektowanie i roboty na linii kolejowej nr 622 na odc. Podłęże - Gdów i linii kolejowej nr 627 na odc. łącznica Balachówka – Podłęże w ramach projektu Podłęże – Piekietko;
- Modernizacja kolejnych odcinków linii kolejowej nr 201 Wierzchucin – Lipowa Tucholska, Lipowa Tucholska – Kościerzyna oraz Gdańsk Osowa - Gdynia Główna.

Największe podpisane umowy w 2025 roku to:

- Projektowanie i roboty na linii kolejowej nr 108 na odc. Jasło - Nowy Zagórz;
- Modernizacja stacji Maksymilianowo;
- Projektowanie i roboty na linii kolejowej nr 25, 74, 78 na odc. Stalowa Wola - Tarnobrzeg - Sandomierz - Ocice – Padew;
- Projektowanie i roboty na linii kolejowej nr 622 na odc. Szczyżyc – Tymbark w ramach projektu Podłęże - Piekietko.

W ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO) największa część środków została skierowana do PKP PLK S.A. na projekty dotyczące modernizacji i rozbudowy linii kolejowych, zarówno o znaczeniu ogólnokrajowym, jak i tych istotnych dla ruchu regionalnego. Największe projekty liniowe finansowane z KPO to:

- modernizacja linii nr 104 Chabówka–Nowy Sącz (odc. Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Kłęczany – Nowy Sącz) w ramach szerszego przedsięwzięcia obejmującego również budowę nowej linii Podłęże – Szczyżyc – Tymbark/Mszana Dolna;
- prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Giżycko – Korsze wraz z elektryfikacją.

Część środków KPO trafiła również do regionalnych zarządców linii kolejowych, takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, czy Szybka Kolej Miejska w Trójmieście.

W ramach KPO planowane są również inwestycje dotyczące cyfryzacji transportu, m.in. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który umożliwi przekazywanie podróżnym bieżących informacji o ruchu pociągów.

Pieniądze z KPO to również wsparcie w zakupie oraz modernizacji taboru kolejowego. Podpisana została m.in. umowa z PKP Intercity na dofinansowanie zakupu 56 lokomotyw i modernizację 248 wagonów. Zamówienia są realizowane w polskich fabrykach. Dofinansowanie na zakup taboru otrzymują również przewoźnicy, jak i samorządy wykonujące przewozy regionalne. Dotychczas zostały podpisane umowy o dofinansowanie 109 jednostek taboru.

Ponadto w wyniku przeprowadzonego konkursu KPO rozdysponowano 780 mln zł na przedsięwzięcia służące rozwojowi transportu intermodalnego. Środki te przeznaczone przede wszystkim na budowę i rozwój terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T oraz na zakup specjalistycznego taboru przeznaczonego do obsługi przewozów intermodalnych.

Efektem inwestycji w infrastrukturę kolejową oraz tabor jest wzrost przewozów pasażerskich. Ogółem od początku 2025 r. do końca września kolejną podróżowało niemal 323,4 mln osób - to ponad 19,7 mln więcej (+6,5%) w porównaniu rok do roku. Wartość pracy przewozowej w przewozach pasażerskich to prawie 23,1 mld pasażerokilometrów - o prawie 1,4 mld pasażerokilometrów więcej (+6,5%). W odniesieniu do pracy eksploatacyjnej, której

wartość przekroczyła 168,4 mln pociągokilometrów, jest to wzrost o prawie 14,6 mln (+9,5%) wobec stycznia–września w 2024 r.

Sukcesywnie przywracane są kolejne miejscowości do sieci kolejowej, dzięki inwestycjom w infrastrukturę oraz największych w historii zamówieniach PKP Intercity taboru kolejowego.

PKP Intercity ma zakontraktowane z polskimi producentami oraz zakładami napraw projekty taborowe o łącznej wartości ponad 16,5 mld zł, co składa się na kompleksową modernizację i budowę od podstaw 644 wagonów, 35 hybrydowych zespołów trakcyjnych (kluczowych w walce z wykluczeniem komunikacyjnym), 63 lokomotyw wielosystemowych, 46 jednosystemowych, 16 lokomotyw dwunapędowych.

Podpisano również umowę na dostawę 42 nowoczesnych składów piętrowych, które zrewolucjonizują polską kolej, jak przed dekadą zrobiły to pociągi Pendolino.

Ponadto realizowane obecnie programy wieloletnie umożliwiają odtworzenie nieczynnych linii kolejowych w powiatach, gdzie występuje wykluczenie w pasażerskim transporcie kolejowym. Dzięki planowanym i realizowanym inwestycjom kolejowym część powiatów wykluczonych komunikacyjnie uzyska dostęp do transportu kolejowego. W najbliższym czasie będzie to Ciechocinek oraz Łomża.

W przypadku Ciechocinka przywrócenie połączeń będzie możliwe jeszcze przed końcem bieżącego roku, dzięki inwestycji prowadzonej w ramach Krajowego Programu Kolejowego pn. „Prace na linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek w celu przywrócenia przewozów pasażerskich”.

Natomiast zakończenie robót na linii kolejowej nr 49 Łomża - Śniadowo w ramach Programu Kolej + planowane jest w połowie 2026 r. Pozwoli to na uruchomienie pociągów osobowych ze stacji Łomża przez Śniadowo, co umożliwi dojazd do Białegostoku.

Informuję również, że realizowane są prace utrzymaniowe na sieci kolejowej, które poprawiają parametry techniczne poszczególnych linii kolejowych. Przykładem jest linia kolejowa nr 137 w województwie dolnośląskim, gdzie w wyniku ww. prac w 2026 roku na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie zostanie podniesiona prędkość z 50 km/h do 120 km/h.

Innym przykładem jest odcinek Rogoźno – Wągrowiec w województwie wielkopolskim, gdzie w zakresie nawierzchni torowej planowane są prace w 2026 roku. Powyższe prace zakładają docelowo podniesienie prędkości do 120 km/h oraz przygotowanie pod elektryfikację linii w korytarzu Bydgoszcz - Nakło n/N. - Kcynia - Wągrowiec - Rogoźno Wlkp. – Poznań, gdzie pozostały zakres na tym odcinku planowany jest do realizacji w ramach zadania „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390 / 236 Czarnków - Rogoźno - Wągrowiec” z Programu Kolej +.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu