



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.22.2026
Warszawa, 10 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17631 z 15 czerwca 2026 r., Posłanki na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, przedstawiam poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury z pełnym uznaniem odnosi się do wszelkich inicjatyw mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i aktywizację obszarów peryferyjnych oraz turystycznych. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że realizacja polityki transportowej państwa musi uwzględniać aktualne realia budżetowe, w tym nadrzędne i kosztochłonne wydatki państwa związane z obronnością kraju, co determinuje konieczność wyważonego dysponowania środkami publicznymi oraz ścisłego przestrzegania podziału kompetencji pomiędzy administracją rządową a samorządową.

Resort infrastruktury od kilku lat aktywnie bada możliwości systemowego wykorzystania kolei wąskotorowych jako elementu publicznego transportu zbiorowego. Prace w tym obszarze znacząco przyspieszyły od 2024 roku. W ramach tych działań resort ściśle współpracuje z grupą W7, zrzeszającą kluczowych zarządców infrastruktury wąskotorowej w Polsce. Z prowadzonych analiz wynika, że koleje wąskotorowe posiadają realny potencjał do obsługi regularnych potoków pasażerskich, zwłaszcza na terenach dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym oraz w strefach podmiejskich. Jako przykłady systemów o dużym potencjale przewozowym zidentyfikowano m.in. Piaseczyńską, Żuławską, Koszalińską oraz Nadmorską Kolej Wąskotorową. Wnioski te znajdują pełne odzwierciedlenie w doświadczeniach innych państw Unii Europejskiej, które zostały poddane analizie przez resort. W krajach takich jak Szwajcaria, Włochy czy Hiszpania, czynne systemy wąskotorowe z powodzeniem funkcjonują jako pełnoprawny środek transportu w codziennych dojazdach do pracy i szkół. Wnioski z tych analiz potwierdzają, że polskie koleje wąskotorowe – zlokalizowane w pobliżu istotnych generatorów ruchu – dysponują zbliżonym potencjałem. Niedawno znowelizowane przepisy, pozwalają na rozwijanie przez pociągi wąskotorowe prędkości rzędu 80 km/h, co jest wartością w zupełności wystarczającą dla efektywnej obsługi ruchu lokalnego, zwłaszcza tam, gdzie oferta innych środków transportu zbiorowego jest niewystarczająca. Płynący z analiz wniosek wskazuje jednak, że rozszerzenie funkcji stricte turystycznej o regularne przewozy pasażerskie wymaga wdrożenia stabilnego mechanizmu finansowania, nad którym Ministerstwo Infrastruktury intensywnie pracuje.

Obecnie funkcjonujące programy krajowe, takie jak Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej „Kolej Plus” czy Program Przystankowy, dedykowane są wyłącznie infrastrukturze normalnotorowej. Wynika to z faktu, że koleje

wąskotorowe pozostawały dotychczas wyłączone z systemowego i stałego dofinansowania na gruncie ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na uwadze konieczność systemowego rozwiązania tego problemu, Ministerstwo Infrastruktury proceduje obecnie projekt Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Nowelizacja ta ma na celu stworzenie kompleksowych ram prawnych, umożliwiających uruchomienie systemowego wsparcia dla operatorów wąskotorowych. Planuje się wdrożenie mechanizmu opartego na dofinansowaniu realizowanej pracy przewozowej (w oparciu o stawkę za pociągokilometr) ze środków Funduszu Kolejowego. Dofinansowanie pokrywać będzie koszty realizacji przewozów, koszty dostępu do infrastruktury oraz koszty jej utrzymania i remontów (w przypadku podmiotów łączących funkcję przewoźnika i zarządcy).

Do dofinansowania kwalifikowane będą wyłącznie koleje wąskotorowe realizujące ogólnodostępne, regularne przewozy pasażerskie według publicznego rozkładu jazdy. Warunkiem koniecznym do ubiegania się o środki będzie prowadzenie udokumentowanej działalności przewoźnika kolejowego w obszarze objętym wnioskiem przez okres co najmniej 3 lat w okresie nie dłuższym niż 5 lat przed dniem jego złożenia. Ponadto, podmioty te będą musiały legitymować się dokumentami uprawniającymi wydawanymi przez Prezesa UTK, tj. aktualnym świadectwem bezpieczeństwa lub certyfikatem bezpieczeństwa. Podstawą wypłaty środków będzie dwustronna umowa zawarta między ministrem właściwym do spraw transportu a przewoźnikiem.

W kontekście rozwoju infrastruktury lokalnej należy wskazać że, zgodnie z obowiązującymi przepisami, za kształtowanie wojewódzkich planów transportowych, integrowanie różnych gałęzi transportu o charakterze regionalnym oraz organizację przewozów odpowiada właściwy samorząd województwa (Marszałek Województwa). Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy z grupą W7, prowadziło analizy określające niezbędny poziom wsparcia operacyjnego m.in. dla Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej, jednak to do kompetencji Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego należy decyzja o ewentualnym wpięciu tej linii w regularny, całoroczny system transportowy regionu. Podobnie, kwestia inicjowania, planowania i finansowania analiz dotyczących budowy nowego odcinka Kamień Pomorski – Trzęsacz, czy odbudowy linii Pogorzelica – Trzebiatów, leży w gestii samorządowej. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nad którą minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór, zarządza wyłącznie państwową siecią linii normalnotorowych, nie zajmuje się projektowaniem, budową ani zarządzaniem kolejami wąskotorowymi. Co więcej, procedowane zmiany w ustawie o Funduszu Kolejowym celowo nie przewidują finansowania ze środków centralnych działań o charakterze inwestycyjnym (budowy nowych linii wąskotorowych), koncentrując ograniczone zasoby budżetowe wyłącznie na zadaniach utrzymaniowych, eksploatacyjnych i ratowaniu istniejącej sieci.

Ministerstwo Infrastruktury nie przeprowadzało własnych analiz porównujących koszty budowy nowych linii normalnotorowych i nowoczesnych linii wąskotorowych. W toku prac nad nowym systemem wsparcia resort wykorzystuje jednak szczegółowe dane kosztowe i analizy przekazane bezpośrednio przez zarządców zrzeszonych w grupie W7, co pozwala na precyzyjne skalkulowanie potrzeb utrzymaniowych istniejącej sieci.

Ministerstwo Infrastruktury aktywnie wspiera samorządy w przejmowaniu i rewitalizacji linii kolejowych, które mogą zostać zaadaptowane na potrzeby lokalnego transportu

szynowego. Możliwość taka została wprowadzona Uchwałą Nr 1/2021 z dnia 5 stycznia 2021 r. zmieniającą Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, którego kontynuacją jest obecnie obowiązujący „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”. Na mocy tych przepisów, nieeksploatowane linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A. (w szczególności te o niskich parametrach, ujęte w kategoriach eksploatacyjnych C i D) mogą być przejmowane przez inne podmioty, w tym samorządy wojewódzkie i wyspecjalizowanych zarządców (takich jak Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu). W ślad za przejęciem infrastruktury program umożliwia przekazywanie tym podmiotom odpowiednich środków budżetowych na jej bieżące utrzymanie, a szczegółowe warunki i poziom finansowania są każdorazowo regulowane w umowach wieloletnich zawieranych pomiędzy nowym zarządcą a ministrem właściwym do spraw transportu.

Odnosząc się do kwestii technicznych form integracji różnych sieci, Ministerstwo Infrastruktury nie prowadziło dedykowanych analiz dla odcinka Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski na linii kolejowej nr 407. Niemniej jednak z punktu widzenia techniczno-prawnego zastosowanie rozwiązań typu dual gauge track (tor o podwójnym splocie szyn) jest w pełni dopuszczalnym sposobem na współdzielenie korytarza transportowego przez pociągi normalnotorowe i wąskotorowe. W polskiej praktyce eksploatacyjnej istnieje już udany i funkcjonujący precedens takiego rozwiązania. Na zarządzanym przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) odcinku Pleszew Wąskotorowy – Pleszew Miasto z powodzeniem wykorzystywany jest potrójny splot szyn, na którym prowadzony jest regularny i intensywny ruch regionalny pasażerski.

Podsumowując, Ministerstwo Infrastruktury dostrzega ogromną szansę na wykorzystanie potencjału gospodarczego i turystycznego kolei wąskotorowych w walce z wykluczeniem komunikacyjnym. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w Polsce funkcjonują obecnie 24 systemy kolei wąskotorowych o łącznej długości 423 km eksploatowanych linii wąskotorowych, które w 2024 roku przewiozły ponad 900 tysięcy pasażerów. Projektowane zmiany legislacyjne stworzą historyczny, stabilny fundament pod finansowanie ich działalności operacyjnej, co pozwoli na stopniowe włączanie tych wyjątkowych linii w regionalne systemy transportowe na jasnych i bezpiecznych zasadach, przy ścisłej i partnerskiej współpracy z samorządami terytorialnymi.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu