



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.10.2025

Warszawa, 20 marca 2025

**Szanowny Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 7807 Pośła na Sejm RP Marcina Ociepy, w sprawie łącznic, harmonogramów oraz CPK, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej na terenie całej Polski, podejmowane są również działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje kolejowe realizowane są w ramach poniższych programów rządowych, tj.:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);
- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Projekty dofinansowane w ramach Programu Kolej + oraz Programu Przystankowego stanowią uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

Plany inwestycyjne dotyczące rozwoju infrastruktury kolejowej obejmują również projekty, których zakres uwzględnia budowę łącznic. Na etapie prac przygotowawczych (przedprojektowych) prowadzonych dla inwestycji analizowana jest potencjalna budowa nowych łącznic stycznych do odcinków objętych pracami studialnymi. Jednym z przykładów jest przeprowadzona analiza dobudowy dwóch łącznic północnych pomiędzy liniami kolejowymi nr 2 i nr 13 w Mińsku Mazowieckim wraz ze wskazaniem ich wstępnego przebiegu w ramach opracowywania studium wykonalności dla zadania pn. „Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia – Mińsk Mazowiecki – Siedlce”.

Ponadto w Krajowym Programie Kolejowym ujęte jest zadanie pn. „Poprawa spójności sieci kolejowej, w tym budowa łącznic”, finansowane ze środków krajowych, mające na celu m.in. uzupełnienie sieci kolejowej o potrzebne łącznice.

Jednocześnie informuję, że z punktu widzenia ograniczania wykluczenia komunikacyjnego, niektóre wskazane w interpelacji łącznice nie przyczyniłyby się do poprawy obsługi ruchu pasażerskiego, w szczególności:

- łącznica w Łukowie pomiędzy liniami kolejowymi nr 2, 12 i 26 nie znalazłaby zastosowania w ruchu pasażerskim. Okrężne trasowanie pociągów pomiędzy Dęblinem i Pilawą nie znalazłoby uzasadnienia;
- łącznica w Bieniowie pomiędzy liniami kolejowymi nr 275 i 370 umożliwiłaby skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich z Żagania do Zielonej Góry, niemniej

wymagałoby to trasowania pociągów tej relacji z pominięciem Żar. Należy podkreślić, że uruchamianie odrębnych pociągów przez Żagań i nową (proponowaną) łącznicę dotychczasową trasą przez Żagań i Żary mogłoby przyczynić się do pogorszenia obsługi Żar (zarówno w kierunku Legnicy, jak i Zielonej Góry), z powodu ograniczonych środków finansowych organizatora przewozów, a także wydłużenia czasu przejazdu z racji konieczności uwzględnienia przesiadek w Żaganiu;

- łącznica w Białogardzie pomiędzy liniami kolejowymi nr 202 i 404 (pominięcie stacji kolejowej Białogard po jej południowej stronie) nie byłaby wykorzystywana przez pociągi pasażerskie, gdyż pociągi kursujące pomiędzy stacjami kolejowymi Szczecinek i Stargard prowadzone są linią kolejową nr 210. Należy podkreślić, że kierowanie pociągów pasażerskich ich okrężną trasą przez proponowane linie kolejowe, z pominięciem głównego generatora ruchu jakim jest Białogard, byłoby niezasadne;
- łącznica w Białogardzie pomiędzy liniami kolejowymi nr 202 i 404 (pominięcie stacji Białogard po jej północnej stronie) nie byłaby wykorzystywana przez pociągi pasażerskie, gdyż pociągi kursujące pomiędzy stacjami kolejowymi Koszalin i Kołobrzeg prowadzone są linią kolejową nr 402. Należy podkreślić, że kierowanie pociągów pasażerskich ich okrężną trasą przez proponowane linie kolejowe, z pominięciem głównego generatora ruchu jakim jest Białogard, byłoby niezasadne.

Powyższe propozycję budowy łącznic mogłyby mieć zastosowanie w ruchu towarowym w przypadku awaryjnego kierowania pociągów, niemniej zarządca infrastruktury kolejowej musiałaby przeprowadzić analizy, czy liczba takich przypadków uzasadniałaby budowę i utrzymanie takiej linii.

Poniżej przedstawiam harmonogram inwestycji realizowanych w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku.

Nazwa zadania	Data podpisania umowy z wykonawcą na opracowanie dokumentacji projektowej	Data podpisania umowy z wykonawcą na roboty budowlane	Data rzeczowego zakończenia zadania
Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód”	I/II kw. 2025 r.	IV kw. 2027 r.	IV kw. 2029 r.
Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków m. Budziechów, Jasień i Bieszków (projektuj i buduj)	12.04.2024 r.		IV kw. 2028 r.
Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w mieście Kraśnik	16.09.2023 r.	III kw. 2027 r.	III kw. 2029 r.
Budowa połączenia kolejowego Kraków – Niepołomice	08.12.2023 r.	II kw. 2027 r.	IV kw. 2029 r.
Rewitalizacja linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz – Racławice Śląskie	I kw. 2025 r.	II kw. 2028 r.	IV kw. 2029 r.

Dodatkowo informuję, że Spółka CPK wraz z PKP PLK S.A. i Instytutem Rozwoju Miast i Regionów pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury, prowadzą obecnie prace nad oceną zarówno istniejących, jak i nowych propozycji tras kolejowych w ramach projektu pn. „Zintegrowana Sieć Kolejowa”. Analiza ta obejmuje m.in. przewidywaną liczbę pasażerów, natężenie ruchu pociągów oraz dostosowanie parametrów technicznych do potrzeb transportowych.

Ponadto informuję, że w żadnym momencie nie zaniechano budowy połączenia pomiędzy lotniskiem CPK, a stacją Korytów i istniejącą Centralną Magistralną Kolejową w ramach projektu budowy Węzła Kolejowego CPK. Jest to projekt fazowany, z wydaną decyzją środowiskową obejmującą ten odcinek. Poprzedni program wieloletni (z października 2023 r.) nie obejmował swoim zakresem realizacji robót budowlanych obejmujących ww. łącznik. Obecnie Spółka CPK prowadzi zaawansowane analizy w celu możliwie szybkiej realizacji tego odcinka, umożliwiającego wygodniejszy dojazd na lotnisko CPK od strony Krakowa i Katowic. Szacowany czas przejazdu z Krakowa/Katowic do CPK łącznikiem pomiędzy CMK, a CPK będzie o ok. 30-40 min krótszy niż w relacji z przesiadką na stacji Warszawa Zachodnia (przy założeniu przyjęto czas potrzebny na przesiadkę wynoszący 5-15 minut).

Jednocześnie informuję, że działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób optymalny osiągnięte, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu