



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.107.2025

Warszawa, 09 lipca 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 9544 Posłów na Sejm RP Michała Moskala i Andrzeja Adamczyka w sprawie planów modernizacji linii średnicowej w Warszawie, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Należy podkreślić, że linia średnicowa jest najważniejszym, a zarazem najbardziej obciążonym odcinkiem linii kolejowych w Polsce z dobowym ruchem ok. 900 pociągów, dlatego jej modernizacja powinna zostać dobrze zaprojektowana, aby zapewnić możliwość sprawnego prowadzenia ruchu przez kolejne 100 lat.

Dlatego konieczne jest uwzględnienie zakresów prac, które wcześniej nie zostały przewidziane w dokumentacji projektowej, a obejmują m.in.:

- budowę węzła przesiadkowego w rejonie przystanku osobowego Warszawa Ochota, stacji WKD Ochota, stacji Warszawa Główna oraz planowanej stacji czwartej linii metra w rejonie wiaduktu w ciągu ul. Towarowej;
- przykrycie linii średnicowej płytą transferową na odcinku od przystanku osobowego Warszawa Ochota (ul. Towarowa) do ul. Żelaznej oraz zmianę płyty stropowej przykrywającej tunel na odcinku od ul. Żelaznej do zachodniej głowicy rozjazdowej stacji Warszawa Centralna na płytę transferową, co umożliwi w przyszłości zabudowę linii średnicowej obiektami kubaturowymi;
- modernizację wiaduktu w ciągu ul. Emilii Plater;
- uszczelnienie stropu i dylatacji na stacji Warszawa Centralna;
- uwzględnienie w ramach modernizacji linii średnicowej przebudowy stacji WKD Śródmieście;
- analizę możliwości dostosowania odcinków linii średnicowej i znajdujących się na niej obiektów infrastrukturalnych do funkcji ochronnej dla ludności cywilnej.

Prace na linii średnicowej w Warszawie zostały podzielone na dwa etapy, tj.:

- projekt pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap IIa” obejmujący zakresem odcinek od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie (dalej również „etap IIa”);
- projekt pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap IIb” obejmujący zakresem linię średnicową od stacji Warszawa Zachodnia (bez stacji) do ul. Wybrzeże Szczecińskie (dalej również „etap IIb”).

Realizacja etapu IIa obejmować będzie:

1. przebudowę, modernizację, budowę układu torowego, sieci trakcyjnej, teletechnicznej, srk, energetycznej i sanitarnej w poniższym zakresie:

- linia kolejowa nr 2 od km proj. ok. 2,71 do km proj. ok. 11,52;
 - linia kolejowa nr 448 od km proj. ok. 2,71 do km proj. ok. 11,52;
 - linia kolejowa nr 7 od km proj. ok. 4,05 do km proj. ok. 7,40;
 - linia kolejowa nr 9 od km proj. ok. 3,82 do km proj. ok. 7,58;
 - linia kolejowa nr 45 od km proj. ok. -0,35 do km proj. ok. 2,27;
 - linia kolejowa nr 444 od km proj. ok. 4,11 do km proj. ok. 6,80 (nowa łącznica „estakada” pomiędzy linią kolejową nr 7 i linią kolejową nr 9 o nowej nazwie linii kolejowej nr 444);
 - linia kolejowa nr 452 od km proj. ok. 5,01 do km proj. ok. 6,25;
 - linia kolejowa nr 545 od km proj. ok. 1,19 do km proj. ok. 1,83;
 - linia kolejowa nr 547 od km proj. ok. 6,16 do km proj. ok. 6,25;
 - linia kolejowa nr 502 od km proj. ok. 0,09 do km proj. ok. 0,35;
 - linia kolejowa nr 902 od km proj. ok. 3,85 do km proj. ok. 6,46;
 - linia kolejowa nr 903 od km proj. ok. 1,29 do km proj. ok. 2,15;
2. rozbiórkę i budowę niżej wymienionych nowych obiektów kubaturowych, inżynierskich wraz z elementami towarzyszącymi w rejonie stacji Warszawa Wschodnia:
- wiaduktu kolejowego w km ok. 4,52 linii kolejowej nr 448;
 - ściany oporowej w km ok. 4,50 linii kolejowej nr 448;
 - wiaduktu kolejowego nad ul. Siwca w km ok. 3,01 linii kolejowej nr 448;
 - wiaduktu kolejowego nad ul. Targową w km ok. 3,66 linii kolejowej nr 448;
 - wiaduktu kolejowego nad ul. Zamoyskiego w km ok. 3,53 linii kolejowej nr 448;
 - likwidację przejazdu drogowo-kolejowego w km ok. 5,14 linii kolejowej nr 2 w ciągu ul. Chodakowskiej oraz wykonanie przejścia pieszo-rowerowego pod układem torowym;
 - przebudowę przystanku osobowego Warszawa Stadion w zakresie wykonania dodatkowego peronu wraz z wykonaniem zadaszania, małej architektury i systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
 - budowę przejścia podziemnego/łącznika (wraz ze schodami stałymi, ruchomymi i windami) z peronów przystanku kolejowego do stacji metra Stadion Narodowy;
 - rozbiórkę, budowę i przebudowę stacji Warszawa Wschodnia wraz z przebudową i budową zadasznień stacji, wind, schodów stałych i ruchomych, peronów, przejścia podziemnego zachodniego, środkowego, wschodniego, tunelu technicznego na poziomie -2, łącznika pomiędzy przejściami podziemnymi, a projektowaną ul. Tysiąclecia;
 - rozbiórkę i przebudowę części dworców kolejowych na stacji Warszawa Wschodnia w celu dostosowania infrastruktury do nowych przejść podziemnych i tuneli;
 - rozbiórkę, budowę i przebudowę budynków zaplecza techniczno-socjalnego w obrębie stacji Warszawa Wschodnia, w tym m.in: budynku wielofunkcyjnego wraz z LCS, garażu i hali odstawczej oraz magazynu;

- budowę estakady stanowiącej łącznicę pomiędzy linią kolejową nr 7 i nr 9 od km proj. ok. 4,11 do km proj. ok. 6,00;
 - budowę nowego tunelu drogowego z ciągiem pieszo-rowerowym pod układem torowym w celu wykonania połączenia drogowego pomiędzy budynkami znajdującymi się przy ul. Chodakowskiej 50, a ul. Kijowską (trasą Świętokrzyską) w związku likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego;
 - budowę konstrukcji tunelu drogowego w ciągu planowanej ul. Tysiąclecia;
3. budowę i przebudowę układu drogowego z ciągami pieszymi i pieszo-rowerowymi wraz z odwodnieniem;
 4. budowę obiektów tymczasowych wynikających z przyjętej technologii robót budowlanych.

Realizacja etapu IIb obejmować będzie:

1. przebudowę układu torowego oraz sieci trakcyjnej, teletechnicznej, srk, energetycznej na całym odcinku;
2. przebudowę przystanku Warszawa Ochota z dostosowaniem obiektu dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się poprzez zabudowę wind i schodów ruchomych oraz przykrycie przystanku stropem żelbetowym;
3. przebudowę przystanku osobowego Warszawa Śródmieście na stację;
4. budowę łącznika podziemnego pomiędzy stacjami Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście i stacją metra Centrum;
5. budowę dwóch nowych przystanków osobowych na linii kolejowej nr 448 w rejonie ronda de Gaulle'a oraz pomiędzy ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie (przystanek Warszawa Powiśle zostanie wyłączony z użytkowania);
6. przebudowę kolejowych obiektów inżynierskich w tym tunelu średnicowego i mostu średnicowego na Wiśle.

Realizacja etapu IIa planowana jest na lata 2026-2029, planowana data wszczęcia postępowania przetargowego to II połowa 2025 r., natomiast planowana data podpisania umowy z wykonawcą to III kwartał 2026 r.

Realizacja etapu IIb planowana jest po 2030 r. Konieczność przesunięcia terminu rozpoczęcia realizacji odcinka od stacji Warszawa Zachodnia (bez stacji) do ul. Wybrzeże Szczecińskie wynika z analizy możliwości wprowadzenia korekty rozwiązań projektowych do dokumentacji projektowej opracowywanej od 2018 roku.

Szacunkowy koszt realizacji etapu IIa to 4,48 mld zł. Finansowanie planowane jest w ramach programu Fundusze Europejskie dla Infrastruktury, Klimatu, Środowiska na lata 2021-2027 (FEnIKS). Szacunkowy koszt realizacji etapu IIb to około 5 mld zł. Planowanym źródłem finansowania są środki unijne w ramach kolejnej perspektywy unijnej po 2027 r.

W dniu 26 marca 2025 r. została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn. „Przebudowa linii kolejowych od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz budowa nowej linii kolejowej łączącej linie kolejowe nr 7 i 9 wraz z budową, przebudową i rozbiórką obiektów budowlanych na odcinku od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie”.

W dniu 10 kwietnia 2025 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji pn. „Przebudowa linii kolejowych od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz budowa nowej linii kolejowej łączącej linie

kolejowe nr 7 i 9 wraz z budową, przebudową i rozbiórką obiektów budowlanych na odcinku od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie” w zakresie budowy i przebudowy obiektów budowlanych oraz sieci uzbrojenia – zakres 2 dla etapu IIa. Wykonawca przekazał dokumentację projektową w zakresie projektu budowlanego i dokumentacji przetargowej zgodnie z postanowieniami umowy i obecnie podlega ona weryfikacji przez PKP PLK S.A.

Ponadto Spółka dokonała uzgodnień dotyczących zakresu planowanej przebudowy, obejmującej zarówno tory kolejowe, jak i towarzyszącą infrastrukturę. Rozwiązania w zakresie planowanej inwestycji są na bieżąco konsultowane i uzgadniane z m.st. Warszawa, a w razie potrzeby są wypracowywane stosowne porozumienia.

Dla etapu IIb uzyskane zostały decyzje środowiskowe, a obecnie trwa opracowanie projektu budowlanego.

Należy mieć na uwadze, że modernizacja linii średnicowej w Warszawie niesie ze sobą wiele korzyści dla podróżnych. Są to m.in.:

- zwiększenie przepustowości. Modernizacja infrastruktury torowej oraz systemów sterowania ruchem kolejowym umożliwi sprawniejszą obsługę większej liczby pociągów, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Usprawnienie przejazdów oraz optymalizacja ruchu pozwolą na zmniejszenie opóźnień i zwiększenie płynności transportu. To z kolei przełoży się na lepszą synchronizację połączeń i większą niezawodność usług kolejowych. Jednym z kluczowych celów modernizacji linii średnicowej jest wzrost przepustowości do 16 par pociągów na godzinę na linii kolejowej nr 2 i do 24 par pociągów na godzinę na linii kolejowej nr 448;
- poprawa komfortu i bezpieczeństwa pasażerów poprzez unowocześnienie peronów, wprowadzenie lepszego oznakowania oraz nowoczesnych systemów monitoringu i informacji pasażerskiej. Zabudowane zostaną szersze, zadaszone perony oraz nowoczesne oświetlenie, co poprawi warunki oczekiwania na pociągi, niezależnie od pogody. Dodatkowo modernizacja systemów informacyjnych pozwoli na bieżąco śledzić ruch pociągów, co ułatwi planowanie podróży, a poprawa systemów monitoringu oraz oświetlenia znacząco zwiększy bezpieczeństwo podróżnych, redukując ryzyko wypadków oraz niebezpiecznych incydentów;
- zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie liczby klientów dzięki lepszemu komfortowi podróży, lepszemu usytuowaniu przystanków na linii kolejowej nr 448 w wyniku budowy nowych przystanków w rejonie ronda de Gaulle’a i ul. Solec;
- eliminacja barier dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się poprzez zabudowę wind i schodów ruchomych oraz budowę łącznika podziemnego pomiędzy peronami stacji Warszawa Centralna, stacji Warszawa Śródmieście i stacji metra Centrum. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami zgodnie ze standardami europejskimi oznacza pełne uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną mobilnością.

Jednocześnie informuję, że w IV kwartale 2025 roku planowane są prace w obrębie stacji Warszawa Centralna polegające na zabudowie dodatkowych przebiegów pociągowych i manewrowych wraz z zabudową trapezu w głowicy wschodniej. W 2025 roku przebudowane zostaną również urządzenia sterowania ruchem kolejowym na stacji Warszawa Centralna i szlaku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia na linii kolejowej nr 448.

Efektem realizacji zadania będzie umożliwienie wjazdu z torów szlakowych nr 1, nr 2 z kierunku Warszawy Wschodniej na dowolny tor główny, tor główny dodatkowy stacji Warszawa Centralna, umożliwienie wyjazdu z dowolnego toru głównego, toru głównego dodatkowego stacji Warszawa Centralna na tory szlakowe nr 1, nr 2 w kierunku Warszawy Wschodniej. Zwiększenie ilości przebiegów pociągowych i manewrowych ułatwi pracę podczas modernizacji stacji Warszawa Wschodnia oraz w przypadku wystąpienia usterek na stacji Warszawa Centralna.

Ponadto, realizacja prac wpłynie na poprawę poziomu bezpieczeństwa, zwiększenie przepustowości ruchu pociągów na linii średnicowej oraz skrócenie czasu jazdy pociągów na szlaku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu