



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DTK-7.054.3.2025

Warszawa, 09 lipca 2025

**Pan**

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 9894 z dnia 20 maja br. Posłów na Sejm RP Michała Moskala i Dariusza Stefaniuka w sprawie planów inwestycyjnych Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) w kontekście elektryfikacji, budowy drugiego toru oraz zwiększenia przepustowości w związku z potencjalnym wzrostem przewozów surowców z Ukrainy przesyłam poniżej odpowiedzi na pytania Panów Posłów.

Kwestia ewentualnej elektryfikacji linii LHS była rozważana przez PKP LHS sp. z o.o. w kontekście zarówno elektryfikacji linii kolejowych po stronie ukraińskiej jak i zmiany systemu zasilania po stronie polskiej. Analizowane były różne warianty techniczne zasilania zgodnego zarówno z systemem ukraińskim jak i polskim. Przez zewnętrznych ekspertów ostatek opracowany raport uwzględniający wszelkie aspekty techniczne, technologiczne i środowiskowe. W każdym z wariantów przedsięwzięcie miało ujemną stopę zwrotu i ujemną wartość zdyskontowanych przepływów pieniężnych, co było spowodowane potrzebą dużych nakładów inwestycyjnych i perspektywą braku wzrostu popytowego (brak generowania dodatkowych przychodów). Dodatkowo elektryfikacja, oprócz budowy sieci trakcyjnej, wymusiłaby także bardzo kosztowną wymianę całego taboru kolejowego. W konsekwencji nakłady wykraczałyby daleko poza możliwości finansowe PKP LHS sp. z o.o. W tym kontekście rekomendacje wpływające z ww. raportu były jednoznacznie negatywne.

Ponadto elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej, która nie ma charakteru sieciowego, niesie za sobą ryzyko czasowego wyłączenia ruchu kolejowego w sytuacji awarii lub uszkodzenia sieci trakcyjnej. Stosowanie systemu opartego o lokomotywy spalinowe jest bezpieczniejsze w sytuacji braku zasilania, z czym szczególnie należy się liczyć w czasie trwania pełnoskalowej wojny na Ukrainie i nasilania się zagrożeń hybrydowych ze strony Rosji i Białorusi.

Spółka posiada opracowanie pt.: „*Program przedsięwzięć inwestycyjnych niezbędnych dla zwiększenia przepustowości technicznej linii nr 65*” z roku 2016, w którym w I etapie przeanalizowano aktualny stan techniczny infrastruktury kolejowej, określono aktualną zdolność przepustową poszczególnych szlaków linii nr 65 oraz zdefiniowano możliwości podniesienia przepustowości. W II etapie opracowania uszczegółowiono zakres prac inwestycyjnych w różnych wariantach z oszacowaniem wstępnych kosztów oraz określono

przepustowość w poszczególnych wariantach oraz stopień jej wykorzystania. PKP LHS sp. z o.o. podjęła działania w celu zwiększenia przepustowości i w chwili obecnej Spółka zapewnia zdolności przewozowe 7-8 par pociągów w dobie co daje możliwości przewozowe około 14,5 mln ton ładunków w ciągu roku. Dla porównania Spółka w najlepszym okresie przewiozła około 10,8 mln ton ładunków w roku. Celem PKP LHS sp. z o.o. jest ciągły rozwój i zwiększanie przewozów, a wraz z nim zwiększanie zdolności przewozowych.

Spółka jest w posiadaniu dokumentacji projektowej na realizację zadań inwestycyjnych pt.: „Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) na stacji Sędziszów LHS (Raczyce, Gołuchów, Łączyn, Sędziszów, Kępie, Zarzecze, Jaroszewiec Olkusi, Bukowno)” oraz „Budowa LCS na stacji Wola Baranowska LHS”, obejmującego swym zasięgiem mijankę Huta Deręgowska LHS, mijankę Puszcza LHS, mijankę Drozdów LHS, stację Wola Baranowska LHS, mijankę Niekrasów LHS, stację Staszów LHS i stację Grzybów LHS wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego.

Obecnie trwają następujące prace:

- a) Budowa LCS Sędziszów obejmująca mijankę Kępie LHS - mijankę Zarzecze LHS - stację Jaroszewiec Olkusi LHS - mijankę Bukowno LHS. Termin realizacji inwestycji to IV kwartał 2025 roku. Planowana kwota inwestycji to 69.392.966,87 zł;
- b) Budowa LCS Wola Baranowska obejmująca mijankę Niekrasów LHS - stację Staszów LHS - mijankę Grzybów LHS. Termin: I kwartał 2026 roku. Kwota: 122.575.199,73 zł;
- c) Budowa LCS Sędziszów obejmująca mijankę Łączyn LHS - stację Gołuchów LHS - mijankę Raczyce LHS. Termin: III kwartał 2026 roku. Kwota: 58.748.775,67 zł;
- d) Budowa LCS Wola Baranowska obejmująca mijankę Drozdów LHS - mijankę Puszcza LHS. Termin: IV kwartał 2026 roku. Kwota: 77.686.932,23 zł.

Realizacja ww. projektów wiąże się z poniesieniem przez PKP LHS sp. z o.o. nakładów w kwocie przekraczającej 328 mln zł. W rezultacie ww. inwestycji nastąpi zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 65 (LHS). Zakres zadań budowy LCS obejmuje przebudowę mechanicznych kluczowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną na urządzenia srk nowej generacji (komputerowe) wraz z dobudową torów oraz infrastrukturą towarzyszącą.

Pełna modernizacja w zakresie infrastruktury szlakowej oraz towarzyszącej rozbudowy układu torowego pozwoli PKP LHS w krótkim czasie na zwiększenie przepustowości i w efekcie podwojenie aktualnej zdolności przewozowej umożliwiając przewóz do 24 mln ton ładunków rocznie, czyli mniej więcej tyle ile towarów przejeżdża aktualnie przez wszystkie kolejowe przejścia graniczne z Ukrainą.

Jednocześnie PKP LHS sp. z o.o. prowadzi działalność związaną z prowadzeniem punktów przeładunkowo – kontenerowych oraz czynności związane z przeładunkami, składowaniem towarów przewożonych po linii Nr 65 LHS, w szczególności: kruszywa, materiałów budowlanych, węgla, drewna i innych.

Ponadto Spółka prowadzi obsługę klientów na placach przeładunkowych i terminalach (stacje: Majdan LHS, Zamość Bortatycze LHS, Gołuchów LHS, Sędziszów LHS i Sławków LHS oraz terminale: Wola Baranowska LHS i Szczepieszyn LHS). Inwestycje w ww. obiekty oraz

zwiększona dzięki nim aktywność klientów powinny przynieść wymierne skutki dla lokalnej społeczności gminy, powiatu (zwiększenie aktywności zatrudnienia; odprowadzanie należności podatkowych; świadczenie usług przez lokalne Zakłady Użyteczności Publicznej).

Budowa Terminala Przeladunkowego i infrastruktury towarzyszącej na stacji Wola Baranowska LHS została dofinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020. Finansowanie wszystkich pozostałych zadań inwestycyjnych realizowane jest ze środków własnych Spółki.

Ministerstwo Infrastruktury nie przeprowadziło takiej analizy. Ministerstwo jest odpowiedzialne m.in. za kreowanie i realizację polityki państwa w zakresie polskiego systemu transportowego oraz zapewnienie dostępu do nowoczesnej infrastruktury i wysokiej jakości usług w sektorze transportu. Regionalne analizy w zakresie wpływu planowanego rozwoju ogólnopolskiej sieci transportowej lub przepustowości poszczególnych korytarzy transportowych na gospodarkę konkretnego regionu powinny być wykonywane na zlecenie lokalnej administracji samorządowej i stanowić ewentualny impuls do korekty planów rozwoju na szczeblu ogólnokrajowym.

Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury utrzymuje aktywne kontakty z partnerami międzynarodowymi w zakresie rozwoju sieci transportowej Polski i Europy, w tym z Komisją Europejską, unijnymi krajami regionu środkowoeuropejskiego oraz krajami trzecimi zarówno znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie Polski jak i w ramach partnerstwa transatlantyckiego. W kontaktach tych resort infrastruktury kieruje się polskimi interesami narodowymi oraz wytycznymi europejskiej polityki transportowej, w tym dotyczącymi transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Po rozpoczęciu pełnoskalowej rosyjskiej agresji na Ukrainę kwestia zwiększania przepustowości linii kolejowych, w tym szczególnie w rejonie polsko-ukraińskiej granicy, znajduje się zawsze wysoko w agendzie prowadzonych rozmów z partnerami międzynarodowymi.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury działania podejmowane przez PKP LHS sp. z o. o. są celowe i będą skutkować stopniowym zwiększaniem przepustowości linii kolejowej nr 65 (Linia Hutnicza Szerokotorowa). Zamówiony przez Spółkę raport przygotowany przez zewnętrznych ekspertów jasno wskazał, że ewentualna elektryfikacja ww. linii kolejowej będzie działaniem niezwykle kosztownym i nieefektywnym ekonomicznie. Spółka nie dysponuje środkami finansowymi na przeprowadzenie takiej elektryfikacji i budowę drugiego toru. Zaplanowana budowa dodatkowych 9 mijanek oraz 3 stacji kolejowych jest rozwiązaniem zdecydowanie tańszym niż budowa drugiego toru na całej długości LHS i docelowo umożliwi podwojenie przepustowości ww. linii kolejowej.

Warto również zauważyć, że w ostatnich latach zmieniło się podejście Komisji Europejskiej do kwestii finansowania europejskich linii kolejowych. Linie kolejowe o rozstawie torów różniących się od europejskiego standardowego rozstawu torów (1435 mm), wg KE poważnie utrudniają interoperacyjność sieci kolejowych w całej Unii i wskazana jest migracja istniejących linii o rozstawie niestandardowym do europejskiego standardu. W ostatnich konkursach mechanizmu *Connecting Europe Facility (CEF)* wykluczano możliwość finansowania linii kolejowych innych niż 1435 mm. Z tego powodu Ministerstwo Infrastruktury nie podejmowało prób uzyskania takiego unijnego dofinansowania na

potrzeby inwestycji realizowanych przez PKP LHS sp. z o.o., która zarządza linią szerokotorową (1520 mm).

Z wyrazami szacunku  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.