



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.134.2025

Warszawa, 13 sierpnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 11043 Posła na Sejm RP Pana Michała Moskala w sprawie realizacji ostatniego etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Lublin i zapewnienia 90-minutowego czasu przejazdu pociągiem na tej trasie, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że zapowiadane skrócenie czasu podróży na trasie Warszawa – Lublin do około 90 minut będzie możliwe po ukończeniu wszystkich prac inwestycyjnych realizowanych na linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa – Lublin, w tym uzyskaniu zezwoleń na dopuszczenie zmodernizowanych podsystemów strukturalnych do eksploatacji.

Obecnie czas jazdy dla najszybszych pociągów w relacji Warszawa Centralna – Lublin wynosi 1 h 46 min. Od nowego rozkładu jazdy pociągów 2025/2026 czas ten pozostanie bez zmian. Docelowy czas przejazdu zostanie osiągnięty w rozkładzie jazdy 2028/2029, tj. od grudnia 2028 r.

W kwestii optymalizacji rozkładów jazdy informuję, że dla przedmiotowej trasy Warszawa - Lublin - Warszawa PKP PLK S.A. wprowadziła rozwiązanie polegające na kursowaniu pociągów dalekobieżnych w cyklach. 10 z 11 pociągów dalekobieżnych kursuje w tożsamych odstępach czasu.

Modernizacja odcinka Warszawa Wawer – Otwock to ostatni etap modernizacji linii kolejowej nr 7 Warszawa – Lublin. Obecnie trwa postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót dla przedmiotowego odcinka. Dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty. Podpisanie umowy planowane jest do połowy września 2025 r.

Zasadnicze prace rozpoczną się po podpisaniu umowy z wybranym wykonawcą robót, niemniej wyprzedzająco dokonano rozbiórek części budynków kolidujących z planowaną budową skrzyżowań bezkolizyjnych na obszarze osiedla Radość i Falenica. Szczegółowy harmonogram opracowany zostanie przez wykonawcę robót po podpisaniu umowy.

Na obecnym etapie ryzyko przesunięcia harmonogramu względem deklarowanych terminów zakończenia (2028 r.) szacowane jest przez PKP PLK S.A. na bardzo niskim poziomie, a celem Spółki jest jego ograniczenie.

Dotychczas zidentyfikowane ryzyka to ryzyko opóźnienia w wydaniu decyzji o pozwoleniu na budowę dla zakresu obejmującego m.in. przebudowę istniejącego układu torowego oraz budowę trzeciego toru (postępowanie administracyjne w toku) oraz ryzyko braku zasilania sieci trakcyjnej do 2028 r. z podstacji trakcyjnej Radość, której budowę będzie realizować PGE Energetyka Kolejowa S.A., a termin jej uruchomienia jest uzależniony od warunków przyłączenia do sieci określonych przez Stoen Operator S.A.

W zakresie uzyskania ww. decyzji o pozwoleniu na budowę informuję, że po wszczęciu postępowania jeden z obiektów przeznaczonych do rozbiórki (rampa na stacji Warszawa Falenica) został wpisany do rejestru zabytków przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Spowodowało to konieczność zmiany dokumentacji projektowej w tym zakresie, zmiany decyzji ustalenia lokalizacji linii kolejowej oraz uzyskania zgody konserwatora na relokację rampy.

Po wprowadzeniu niezbędnych zmian oraz aktualizacji wniosku o wydanie pozwolenia na budowę, PKP PLK S.A. jest w bieżącym kontakcie z Mazowieckim Urzędem Wojewódzkim w zakresie toczącego się postępowania i bierze udział w cyklicznych spotkaniach.

W przypadku ryzyka braku zasilania sieci trakcyjnej do 2028 r. z podstacji trakcyjnej Radość informuję, że zaplanowane zostało zasilanie z tymczasowej kabiny sekcyjnej, której urządzenia umożliwią zasilanie czterech torów do czasu przyłączenia do podstacji trakcyjnej Radość.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu