



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.162.2025

Warszawa, 15 września 2025

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

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 11583 Posła na Sejm RP Artura Łackiego, w sprawie wsparcia samorządów zamierzających reaktywować nieczynne linie kolejowe, na przykładzie modernizacji linii kolejowej nr 420 (Worowo-Wysoka Kamieńska) i przywrócenia na niej ruchu oraz uwzględnienia jej w działaniach strategicznych państwa, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań wskazanych w interpelacji.

Uprzejmie informuję, że odbudowa linii kolejowej nr 420 nie została uwzględniona w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). Wynika to przede wszystkim z faktu, że inwestycja nie została wskazana w dokumencie określającym cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej, opracowanym przez spółkę PKP PLK S.A. pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Jednocześnie informuję, że środki dostępne w ramach programów wieloletnich realizowanych w obecnej perspektywie finansowej, zostały już rozdysponowane na projekty o strategicznym znaczeniu dla rozwoju krajowej sieci kolejowej. Natomiast w odniesieniu do przyszłych możliwości finansowania zwracam uwagę, że alokacja środków w ramach kolejnej perspektywy finansowej 2028 – 2034 nie została dotychczas określona. W związku z powyższym na obecnym etapie nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie, czy linia kolejowa nr 420 może zostać objęta wsparciem w ramach planowanych przyszłych instrumentów finansowych. Jednocześnie informuję, że infrastruktura linii kolejowej nr 420 jest analizowana w ramach prac koncepcyjnych dotyczących możliwości usprawnienia dostępu kolejowego do portu w Świnoujściu.

Odnosząc się do aspektu porównania środków przeznaczanych na potrzeby modernizacji linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim i dolnośląskim uprzejmie informuję, że projekty inwestycyjne często obejmują obszar więcej niż jednego województwa. Nie można zatem w ten sposób miarodajnie porównać nakładów inwestycyjnych pomiędzy poszczególnymi województwami.

Zwracam również uwagę, że w przypadku projektów o znaczeniu regionalnym decydujący głos w kwestii ustalania priorytetów dla zadań inwestycyjnych w danym województwie ma organizator transportu publicznego na terenie danego województwa. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13), organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie danego województwa jest marszałek województwa.

W odniesieniu do kwestii zagrożenia militarnego zwracam uwagę, iż Ministerstwo Infrastruktury jest świadome roli transportu kolejowego jako elementu infrastruktury krytycznej. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje zadania na rzecz obronności państwa, jednakże inwestycje realizowane na potrzeby Sił Zbrojnych RP w zakresie linii kolejowych oraz infrastruktury ładunkowej określone są w dokumentach niejawnych i nie podlegają publikacji.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu