



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.12.2026  
Warszawa, 14 maja 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16698 Posła na Sejm RP Pana Wiesława Krajewskiego, przekazuję poniższe informacje.

Aktualnie obowiązujący Program Wieloletni, tj. „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032” przyjęty uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 r. (M.P. 2025 poz. 29) określa zakres prac przewidzianych w perspektywie do 2032 r., z podziałem na poszczególne etapy. Program obejmuje zarówno budowę linii „Y”, jak i prace projektowe dotyczące wybranych linii kolejowych oraz prace studialne, w tym studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STEŚ), dla wybranych odcinków, które uprzednio były ujmowane w ramach koncepcji tzw. „szprych” i dla których wcześniej podjęto prace przygotowawcze. W praktyce oznacza to kontynuację prac nad projektami zakontraktowanymi we wcześniejszych etapach.

Jednocześnie należy podkreślić, że żadna z tzw. „szprych” nie została z góry wykluczona z dalszych analiz. Rozwiązania te są obecnie przedmiotem kompleksowej oceny w ramach projektu pn. „Zintegrowana Sieć Kolejowa” (ZSK), realizowanego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. wspólnie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), przy udziale Instytutu Rozwoju Miast i Regionów (IRMiR), a także we współpracy z Radą Naukową ZSK, złożoną z przedstawicieli polskiej nauki, reprezentujących szerokie spektrum wiedzy oraz wiodące ośrodki akademickie z całego kraju.

Celem projektu ZSK jest określenie kierunków przyszłych przedsięwzięć inwestycyjnych spółek Centralny Port Komunikacyjny oraz PKP PLK po zakończeniu „Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032” oraz „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r.” stanowiącego podstawę finansowania inwestycji PKP PLK. Efektem tych prac ma być długoterminowy i stabilny plan rozwoju sieci kolejowej w Polsce po 2035 r.

Wieloletnie doświadczenia związane z przygotowaniem i realizacją inwestycji kolejowych wskazują na potrzebę systemowego podejścia do prognozowania i planowania rozwoju

sieci kolejowej, uwzględniającego zarówno potrzeby poszczególnych regionów, jak i policentryczny układ ośrodków miejskich w Polsce. Z tego względu w pracach nad ZSK uwzględniono postulaty zgłoszone m.in. podczas Regionalnych Paneli Eksperckich (RPE), przeprowadzonych we wszystkich 16 województwach, a także stanowiska i propozycje lokalnych samorządów, stowarzyszeń oraz ekspertów dotyczące rozwoju połączeń kolejowych w ujęciu regionalnym i krajowym.

Spotkania w formule RPE zostały zorganizowane również w województwach, które miały być objęte tzw. „szprychą nr 7”. W trakcie warsztatów zgłoszono liczne propozycje i postulaty, które mogą znaleźć odzwierciedlenie w projektach nowych odcinków linii kolejowych lub istotnych modernizacjach istniejącej infrastruktury. Prace te pozwoliły pozyskać wiedzę o regionalnych uwarunkowaniach w zakresie transportu, planowania przestrzennego, gospodarki, zrównoważonego rozwoju, demografii, środowiska oraz znaczenia poszczególnych ośrodków lokalnych. Uczestnicy warsztatów, wskazując miasta i potencjalne korytarze komunikacyjne, uzasadniali ich znaczenie oraz omawiali ich rolę rozwojową w skali regionu.

Tym samym w ramach prac nad ZSK przeprowadzono pogłębioną analizę regionalnych uwarunkowań oraz zapotrzebowania na infrastrukturę kolejową. Poza postulatami zidentyfikowanymi podczas RPE, podstawę do budowy wariantów sieci ZSK stanowiły również potrzeby wskazane w toku warsztatów z udziałem przedstawicieli branży towarowej i intermodalnej, ekspertów z zakresu logistyki wojskowej i bezpieczeństwa, specjalistów zajmujących się międzynarodowymi powiązaniem Polski w kontekście istniejącej oraz planowanej sieci kolejowej, a także dotychczasowe zamierzenia inwestycyjne spółek oraz sieć bazowa PKP PLK na 2035 r.

Wyniki tych prac są traktowane równorzędnie z projektami wpisującymi się w dotychczasową koncepcję tzw. „szprych” i podlegają szczegółowym analizom prowadzonym w ramach ZSK. Analizy te realizowane są z wykorzystaniem nowoczesnych metod i narzędzi analitycznych, w tym Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT) oraz Towarowego Modelu Transportowego (TMT), co pozwala zapewnić możliwie wysoki poziom obiektywności oceny oraz wskazać optymalny przebieg i zakres przyszłych inwestycji.

Analizy obejmują m.in. spodziewaną liczbę pasażerów, natężenie ruchu pociągów oraz adekwatność parametrów technicznych infrastruktury. Uwzględniają także prognozy liczby podróży pomiędzy poszczególnymi obszarami – niezależnie od wykorzystywanego środka transportu, położenie analizowanych odcinków na ciągach europejskich, stopień zaawansowania poszczególnych projektów, jak również dostępność i realność ewentualnych rozwiązań alternatywnych.

Zgodnie z założeniami „Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032”, przejście do kolejnych etapów prac nad poszczególnymi projektami będzie uzależnione od wyników analiz prowadzonych w ramach ZSK. Wyniki te mają stanowić

podstawę do podejmowania decyzji dotyczących dalszych kierunków i priorytetów inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej, przy uwzględnieniu racjonalnej skali inwestycji realizowanych przez spółki Centralny Port Komunikacyjny oraz PKP PLK. Oznacza to, że żaden z dotychczas planowanych projektów nie został z góry wyłączony z dalszych przygotowań, ale jednocześnie – przed zakończeniem prac analitycznych – nie można przesądzić, że każdy z nich będzie realizowany w pierwotnie zakładanym kształcie.

Ostateczne wyniki projektu ZSK będą zatem stanowiły podstawę do określenia docelowych kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce oraz kolejnych priorytetów inwestycyjnych w tym zakresie. Poszczególne projekty ujęte dotychczas w ramach koncepcji tzw. „szprych”, jak również ich wybrane odcinki, nadal mogą zostać skierowane do dalszych etapów przygotowania lub realizacji, o ile zasadność takich działań zostanie potwierdzona wynikami analiz prowadzonych w ramach ZSK.

Jednocześnie informuję, że zakończenie prac nad projektem ZSK oraz przekazanie ich wyników do Ministerstwa Infrastruktury planowane jest w II kwartale 2026 r. W kolejnych etapach przewidziana jest publikacja wariantu rekomendowanego oraz podjęcie działań związanych z wdrażaniem projektu Zintegrowanej Sieci Kolejowej.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Maciej Lasek  
Sekretarz Stanu