



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.52.2026

Warszawa, 02 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16274 grupy Posłów pod przewodnictwem Posła Michała Moskala, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubelskiego prowadzi obecnie rozmowy o możliwych zmianach w zakresach rzeczowych projektów planowanych do realizacji w województwie lubelskim, ujętych w Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2032 roku.

Dla trzech inwestycji podpisane zostały aneksy do umowy o współpracy przy realizacji projektów pomiędzy PKP PLK SA a Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubelskiego. Aktualny harmonogram realizacji tych projektów przedstawia się następująco:

- „Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa” - zakończenie robót budowlanych planowane jest na II kwartał 2031 r.
- „Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin” – zakończenie robót budowlanych planowane jest na I kwartał 2030 r.
- „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka” - zakończenie robót budowlanych planowane jest na II kwartał 2031 r.

W odniesieniu do projektu „Prace na liniach kolejowych nr 69 i 72 na odcinku Rejowiec – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada” informuję, że aktualnie na mocy trwających ustaleń PKP PLK SA z Urzędem Marszałkowskim rozpatrywane są oba wskazane w interpelacji warianty realizacji, niemniej ostateczny kształt projektu zostanie określony po opracowaniu Koncepcji Programowo-Przestrzennej (KPP), jako wariant alternatywny do budowy łącznicy Płoskie – Siedliska (obsługa Zamościa):

- odtworzenie łącznicy nr 564 Zamość Majdan – Zamość Szopinek;
- odtworzenie łącznicy kolejowej pomiędzy linią kolejową nr 69 a 83;
- remont linii kolejowej 83 pomiędzy Siedliskami-Kolonią a Zamościem Bortatycze i jej odtworzenie na odcinku Zamość Majdan – Zamość Bortatycze.

Po opracowaniu KPP, wybór wariantu wskaże kierunek dalszych działań w zakresie obsługi Zamościa.

Na etapie prac studialnych oraz opracowania KPP nie było wystąpień realizatora inwestycji do Polskiej Sieci Energetycznej. Kwestia rozwiązania kolizji z linią elektroenergetyczną wysokiego napięcia będzie przedmiotem uzgodnień z gestorem sieci na etapie projektu budowlanego. Analiza ewentualnych kolizji z sieciami elektroenergetycznymi dla wariantu alternatywnego będzie przedmiotem KPP.

Jednocześnie informuję, że głównym celem projektu realizowanego w ramach Programu Kolej+ jest usprawnienie połączenia Zamościa z Lublinem w zakresie transportu pasażerskiego. Przyjęte na początkowym etapie kształtowania Programu założenia wykluczają możliwość finansowania zakresów dotyczących ciężkiego transportu towarowego.

W zakresie konsultacji inwestycji z przewoźnikami kolejowymi informuję, że wariant alternatywny po obwodnicy nie był przedmiotem analiz studialnych, w związku z tym nie był rozważany w procesie wyboru wariantu. Niemniej w PKP PLK SA przeprowadzono analizę wpływu wariantu alternatywnego na wydłużenie trasy przejazdu, której wynikiem było zwiększenie czasu jazdy o ok. 1 minutę w stosunku do trasowania łącznicy Płoskie – Siedliska. Analiza uzyskała aprobatę organizatora przewozów, tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego.

Zgodnie z najnowszym harmonogramem zakończenie robót budowlanych planowane jest w III kwartale 2032 r.

W zakresie zmiany przebiegu projektu pn. „Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności do transportu kolejowego gminy Kraśnik” informuję, że alternatywna propozycja przebiegu przecinająca obszar Natura 2000, mimo nieznacznie dłuższego czasu przejazdu do Lublina, została oceniona jako bardziej realna do realizacji i tym samym korzystniejsza w kontekście długoterminowego rozwoju transportu kolejowego w regionie.

Ponadto, modernizacja linii kolejowej nr 66 oraz możliwość lepszego skomunikowania Biłgoraja z Lublinem i Rzeszowem spotkały się z aprobatą samorządów. W opinii przedstawicieli lokalnych władz taki przebieg trasy umożliwi optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury i stanowi szansę na rozwój kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego w regionie. Wariant przecinający obszar Natura 2000 może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym wpłynąć na wydłużenie terminu realizacji zadania. Niemniej należy wskazać, że budowa nowej linii kolejowej, również w pierwotnie przewidzianym kształcie, wiąże się z ryzykiem związanym z koniecznością przeprowadzenia rozszerzonej procedury środowiskowej. Dla przedmiotowego projektu mało prawdopodobna jest konieczność przeprowadzenia procedury transgranicznej.

W ramach projektu dla odcinka Janów Lubelski – Biłgoraj realizowana jest wyłącznie dokumentacja projektowa. Opracowanie dokumentacji projektowej obejmuje elektryfikację oraz rewitalizację linii kolejowej nr 66 na odc. Huta Deręgowska – Biłgoraj i zostanie sfinansowane ze środków Programu. Na chwilę obecną brak jest zapewnienia źródeł finansowania na realizację robót budowlanych dla przedmiotowego odcinka.

Zgodnie z obecnym harmonogramem zakończenie robót budowlanych na odcinku Szastarka – Janów Lubelski planowane jest w II kwartale 2031 r. Wskazany termin jest ściśle uzależniony od aktualnych działań podejmowanych przez samorząd, które mają bezpośredni wpływ na dalszą, terminową realizację przedmiotowego projektu.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu