



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-11-1.054.18.2026

Warszawa, 15 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3468 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Perony dworca Warszawa Centralna wyposażone są w energooszczędne oprawy oświetleniowe LED o mocy 24W i 16W, spełniające obowiązujące normy krajowe i europejskie. Jednocześnie poziom natężenia oświetlenia peronów mieści się w normach przewidzianych dla obiektów użyteczności publicznej.

Odnosząc się do kwestii modernizacji stacji Warszawa Centralna oraz Warszawa Śródmieście informuję, że realizowana jest inwestycja polegająca na kompleksowej modernizacji warszawskiej linii średnicowej. Po zakończeniu prac na stacji Warszawa Zachodnia, w najbliższym czasie rozpoczną się prace na stacji Warszawa Wschodnia, natomiast w kolejnym etapie inwestycji, planowanym po 2030 r., przewidziana jest modernizacja infrastruktury kolejowej pomiędzy ww. stacjami, obejmująca również stacje Warszawa Centralna oraz Warszawa Śródmieście.

Mając na uwadze doświadczenia związane z realizacją dotychczasowych etapów inwestycji, priorytetem przy prowadzeniu kolejnych prac pozostaje zapewnienie sprawnej organizacji ruchu kolejowego oraz ograniczenie utrudnień dla pasażerów. Pomimo skali przedsięwzięcia, stanowiącego jedną z największych inwestycji kolejowych w Polsce, istotne jest utrzymanie możliwie największej przepustowości linii średnicowej oraz zapewnienie ciągłości obsługi podróży w warszawskim węźle kolejowym.

W związku z powyższym analizowane są rozwiązania umożliwiające etapowanie robót oraz przekierowanie części ruchu na inne stacje i przystanki. Wstępne założenia dotyczące przebudowy stacji Warszawa Centralna przewidują prowadzenie prac w sposób umożliwiający utrzymanie ruchu kolejowego i obsługi pasażerów. Planowany zakres robót obejmuje również wymianę oświetlenia, okładzin ściennych i filarów oraz płyt peronowych, co przyczyni się do poprawy estetyki, funkcjonalności oraz komfortu korzystania ze stacji przez podróżnych.

Należy podkreślić, że linia średnicowa jest najważniejszym, a zarazem najbardziej obciążonym odcinkiem linii kolejowych w Polsce z dobowym ruchem ok. 900 pociągów, dlatego jej modernizacja powinna zostać dobrze zaprojektowana, aby zapewnić możliwość sprawnej prowadzenia ruchu przez kolejne 100 lat.

Dlatego konieczne jest uwzględnienie zakresów prac, które wcześniej nie zostały przewidziane w dokumentacji projektowej, a obejmują m.in.:

- budowę węzła przesiadkowego w rejonie przystanku osobowego Warszawa Ochota, stacji WKD Ochota, stacji Warszawa Główna oraz planowanej stacji czwartej linii metra w rejonie wiaduktu w ciągu ul. Towarowej;

- przykrycie linii średnicowej płytą transferową na odcinku od przystanku osobowego Warszawa Ochota (ul. Towarowa) do ul. Żelaznej oraz zmianę płyty stropowej przykrywającej tunel na odcinku od ul. Żelaznej do zachodniej głowicy rozjazdowej stacji Warszawa Centralna na płytę transferową, co umożliwi w przyszłości zabudowę linii średnicowej obiektami kubaturowymi;
- modernizację wiaduktu w ciągu ul. Emilii Plater;
- uszczelnienie stropu i dylatacji na stacji Warszawa Centralna;
- uwzględnienie w ramach modernizacji linii średnicowej przebudowy stacji WKD Śródmieście;
- analizę możliwości dostosowania odcinków linii średnicowej i znajdujących się na niej obiektów infrastrukturalnych do funkcji ochronnej dla ludności cywilnej.

Z poważaniem,

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