



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.19.2026
Warszawa, 20 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17353 Posła na Sejm RP Pana Wiesława Krajewskiego, przekazuję poniższe informacje.

W dniu 15 czerwca 2026 r. miała miejsce publikacja wariantu rekomendowanego Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), stanowiącej plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., opracowany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Rezultat projektu jest powszechnie dostępny. Można się z nim zapoznać na stronie internetowej: <https://zsk.gov.pl/>.

Zintegrowana Sieć Kolejowa to pierwszy w historii naszego kraju tak kompleksowy plan rozwoju kolei. Horyzont czasowy jego realizacji rozpocznie się po 2035 r., kiedy zakończy się m.in. budowa linii kolejowej „Y” oraz nowego lotniska krajowego.

W trakcie realizacji projektu ZSK wykorzystano najnowocześniejsze narzędzia analityczno-prognostyczne, m.in. Pasażerski Model Transportowy (PMT) i Towarowy Model Transportowy (TMT). Prowadzono również szeroko zakrojone konsultacje – prace nad ZSK zintegrowały interesariuszy, w tym samorządy, branżę logistyczną, środowisko naukowe, ekspertów transportowych i instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo oraz odporność naszego kraju.

Należy zaznaczyć, iż skomunikowanie Małopolski i województwa świętokrzyskiego z centrum kraju zostanie zrealizowane przede wszystkim poprzez rozwój osi małopolsko-świętokrzyskiej, obejmującej powiązania Krakowa, Tarnowa, Kielc, Radomia i Warszawy oraz ich włączenie w układ magistralny. Zmianie ulega sposób trasowania/przebiegu poszczególnych odcinków w układzie całej sieci, natomiast utrzymana zostaje zasadnicza funkcja transportowa tego korytarza, tj. wzmocnienie relacji Kielce – Kraków, Kielce – Warszawa oraz powiązań południowej Polski z Centralną Magistralą Kolejową (CMK) i krajowym systemem kolejowym. W obszarze południowym przewidziano zapewnienie funkcjonalnego i sprawnego powiązania CMK od rejonu Opoczna w kierunku Kielc, a następnie poprzez wykorzystanie magistrali małopolsko-świętokrzyskiej wprowadzenie połączeń w kierunku Buska-Zdroju, Tarnowa i Krakowa.

Tak ukształtowany układ sieci pozwoli na skrócenie czasu podróży, zwiększenie przepustowości oraz bardziej efektywne wykorzystanie potencjału CMK. Jednocześnie przewidziane jest utrzymanie w układzie sieci odcinka Katowice – Ostrawa, istotnego dla powiązań południowej Polski z kierunkiem czeskim i europejskim układem transportowym.

Warto zauważyć, że działania przygotowawcze do realizacji poszczególnych inwestycji wynikających z projektu ZSK poprzedza analiza potrzeb w powiązaniu z możliwościami finansowymi. Programy finansowania inwestycji infrastrukturalnych są co do zasady określone w ramach kolejnych perspektyw finansowych Unii Europejskiej. Przykładami takich instrumentów są Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) na lata 2014–2020, realizowany obecny program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) na lata 2021–2027, a także instrument łączący Europę (Connecting Europe Facility – CEF), funkcjonujący w ramach wieloletnich ram finansowych UE.

Obecnie programy określające założenia finansowania działań przewidzianych w okresie wdrażania rekomendacji wynikających z ZSK pozostają na etapie opracowywania, co uniemożliwia przypisanie konkretnych źródeł finansowania do poszczególnych przedsięwzięć. Sam fakt funkcjonowania instrumentów finansowych, takich jak np. Security Action for Europe – SAFE, czy mechanizmy związane z mobilnością wojskową, nie przesądza o objęciu nimi konkretnego zadania inwestycyjnego. Ewentualne wykorzystanie tego typu źródeł wymagać będzie odrębnej analizy kwalifikowalności projektu, decyzji właściwych instytucji oraz przypisania środków w odpowiednich dokumentach programowych.

Na obecnym etapie Port Polska dysponuje wynikami analiz przeprowadzonych dla całej planowanej sieci, w tym analizą kosztów i korzyści dotyczącą proponowanego (docelowego) układu infrastruktury kolejowej, rozpatrywanego jako spójny system. Należy podkreślić, że ocena takich skutków wymaga każdorazowo odniesienia się do aktualnych uwarunkowań, w tym między innymi etapu przygotowania danej inwestycji, przewidywanego terminu jej realizacji, dostępności źródeł finansowania czy bieżących potrzeb społecznych i przewozowych regionu, a także bieżącej i prognozowanej sytuacji gospodarczej jak i geopolitycznej. W zależności od momentu podejmowania decyzji oraz zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych, skutki ograniczenia lub rezygnacji z danej inwestycji mogą być różne zarówno w wymiarze lokalnym, regionalnym, jak i krajowym.

Jednocześnie należy wskazać, że dla poszczególnych inwestycji przewidzianych do dalszego przygotowania będą prowadzone szczegółowe prace studialne (studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe). Na tym etapie możliwe będzie przeanalizowanie kilku wariantów trasowania danej inwestycji, porównanie ich pod względem technicznym, ekonomicznym oraz środowiskowym, a także określenie efektów realizacji przedsięwzięcia. Prace studialne pozwolą również na doprecyzowanie założeń inwestycyjnych oraz opracowanie wstępnego harmonogramu związanego z dalszym przygotowaniem zadania inwestycyjnego. Z tego względu określenie potencjalnych skutków gospodarczych i społecznych powinno następować w oparciu o zaktualizowane analizy, uwzględniające zarówno znaczenie danego przedsięwzięcia dla funkcjonowania całej sieci kolejowej, jak i jego wpływ na dostępność transportową, rozwój gospodarczy regionów oraz realizację celów związanych z bezpieczeństwem państwa.

Ponadto uprzejmie informuję, że plan reaktywacji linii kolejowej nr 115 Tarnów – Szczucin jest następstwem prowadzonych analiz w ramach realizowanego przez PKP PLK S.A. projektu pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce” (WSW). W ramach WSW zostały wstępnie oszacowane potoki pasażerskie dla połączenia kolejowego Szczucin - Żabno - Tarnów.

Zgodnie z prognozami WSW, w 2040 r. w szczycie porannym z przedmiotowej linii kolejowej w kierunku Tarnowa na odcinku Szczucin - Żabno korzystać będzie ok. 60 – 80 pasażerów na godzinę, na odcinku Żabno - Tarnów ok. 160 – 210 pasażerów na godzinę. Natomiast w kierunku Szczucina na odcinku Tarnów - Żabno ok. 140 pasażerów na godzinę, na odcinku Żabno – Szczucin ok. 30 – 50 pasażerów na godzinę. Obecnie trwa wycinka drzew i krzewów na nieczynnej linii kolejowej nr 115, co umożliwi przeprowadzenie szczegółowego przeglądu stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz określenie wstępnego zakresu prac koniecznych do przywrócenia połączenia kolejowego.

Równolegle PKP PLK S.A. planuje współpracę z zarządcami dróg i jednostkami samorządu terytorialnego w celu uzgodnienia optymalizacji przejazdów kolejowo-drogowych (na 48 km linii kolejowej znajduje się ponad 100 takich lokalizacji). Niezbędne jest ograniczenie liczby przejazdów kolejowo-drogowych do minimum poprzez budowę dróg równoległych, co wymaga wcześniejszej analizy. Docelowo nowe przejazdy powinny posiadać kategorię B lub C, w zależności od warunków lokalnych. Nie planuje się budowy skrzyżowań bezkolizyjnych.

PKP PLK S.A. przygotowuje się do realizacji zadania w trybie mieszanym, tj. inwestycyjno-remontowym, gdzie w pierwszej kolejności niezbędna jest realizacja prac dokumentacyjnych przy współpracy samorządu, w tym zapewnienie środków na ten cel.

Szczegółowy zakres rzeczowy przedsięwzięcia nie został dotychczas określony, co uniemożliwia jednoznaczne wskazanie kosztów realizacji inwestycji. Szacunki finansowe zostaną opracowane i opublikowane dopiero po zdefiniowaniu szczegółowego zakresu prac, uzależnionego od planowanego charakteru ruchu kolejowego oraz wyników pogłębionej oceny stanu technicznego infrastruktury. Ostateczne decyzje dotyczące zakresu prac, harmonogramu oraz źródeł finansowania, podejmowane będą po zakończeniu niezbędnych analiz.

Przywrócenie regularnego kursowania pociągów na omawianej trasie może przynieść liczne korzyści, w tym stymulację rozwoju gospodarczego, utworzenie nowych miejsc pracy, skrócenie czasu przejazdu do poszczególnych miejscowości, co będzie również uzależnione od zapewnienia atrakcyjnej oferty przewozowej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze, tj. Marszałka Województwa Małopolskiego.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego