



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.75.2026
Warszawa, 10 sierpnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16936 Posła na Sejm RP Michała Moskala, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że wniosek, o którym mowa w pytaniu 1 interpelacji wpłynął do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 27 kwietnia 2026 roku. W załączeniu przedstawiam kopię odpowiedzi na ww. wniosek.

Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK)

Obecnie modernizacja infrastruktury kolejowej realizowana jest w ramach programów wieloletnich przyjętych przez Radę Ministrów, w tym m.in. Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).

Natomiast projekt „Zintegrowana Sieć Kolejowa” to długoterminowy plan rozwoju polskiej sieci kolejowej, który będzie podstawą do wyznaczania kierunków działań planowanych do realizacji w ramach kolejnych programów wieloletnich i przyszłych perspektyw finansowych.

W dniu 15 czerwca 2026 r. opublikowany został wariant rekomendowany ZSK, obejmujący plan inwestycji kolejowych Port Polska oraz PKP PLK S.A., opracowany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Kolejnym krokiem będzie prawne wdrożenie ZSK.

Aktualnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają uzgodnienia dotyczące prawnego wdrożenia rekomendacji wynikających ze Zintegrowanej Sieci Kolejowej, w tym określenia dalszych działań niezbędnych do ich formalnego przyjęcia.

Zgodnie z założeniami Zintegrowanej Sieci Kolejowej, w pełnym horyzoncie realizacji ZSK na wschodzie kraju przewidziano budowę ok. 490 km nowych linii kolejowych, z czego ok. 320 km na obszarze województwa lubelskiego. Dla porównania, w ramach wcześniejszej koncepcji tzw. szprych kolejowych zakładano budowę ok. 260 km nowych linii kolejowych w całej Polsce Wschodniej. Oznacza to, że rekomendacje ZSK przewidują szerszy zakres rozwoju nowej infrastruktury kolejowej w tej części kraju.

W perspektywie do 2035 r., wśród przedsięwzięć przewidzianych do priorytetowej realizacji w ramach ZSK, wskazano linię „Y” oraz inwestycje prowadzone przez PKP PLK S.A., w tym m.in. projekt Podłęże - Piekietko oraz inwestycje z Programu Kolej+. Jednocześnie, zgodnie z założeniami ZSK, w pełnym horyzoncie realizacji planowana jest również Magistrala Wschodnia, stanowiąca jeden z istotnych elementów docelowego układu sieci kolejowej we wschodniej części kraju.

Plan inwestycji kolejowych Port Polska oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. został udostępniony na stronie internetowej: <https://zsk.gov.pl/>.

W pracach prowadzonych w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej uczestniczyli przedstawiciele m.in. Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych oraz Straży Granicznej. W ramach tych prac uwzględniono funkcję podwójnego przeznaczenia infrastruktury, co wpisuje założenia Zintegrowanej Sieci Kolejowej w system bezpieczeństwa i odporności państwa.

Efektem spotkań i warsztatów z udziałem przedstawicieli Sił Zbrojnych RP była w szczególności weryfikacja przebiegów linii pod kątem funkcji dual use, uwzględnienie potrzeb logistycznych wojska oraz zarządzania kryzysowego, identyfikacja punktów kluczowych z perspektywy bezpieczeństwa państwa, a także uwzględnienie redundancji jako jednego z warunków odporności systemu kolejowego. Przyjęte w ramach ZSK rozwiązania uwzględniają zatem wymagania i parametry rekomendowane przez Siły Zbrojne RP, w szczególności w zakresie dywersyfikacji sieci oraz wsparcia mobilności wojskowej.

Planowane inwestycje będą wzmacniać korytarze logistyki sojuszniczej NATO poprzez rozwój osi przerzutu w relacjach wschód – zachód oraz północ - południe, lepsze powiązanie krajowej sieci kolejowej z systemem mobilności wojskowej NATO i Unii Europejskiej. A także usprawnienie transportu wojsk, sprzętu oraz zasobów wsparcia. Rozwój sieci kolejowej zgodnie z założeniami Zintegrowanej Sieci Kolejowej wzmocni również rolę Polski jako zaplecza logistycznego i tranzytowego wschodniej flanki NATO.

Ponadto informuję, że Zintegrowana Sieć Kolejowa została zaplanowana z uwzględnieniem potrzeb gospodarczych kraju oraz rosnącego znaczenia Polski jako państwa tranzytowego. Usprawnienie powiązań kolejowych pozwoli na efektywniejszą obsługę i dystrybucję ładunków z portów w głąb kraju, a także stworzy warunki do przeniesienia części przewozów towarowych z dróg na kolej. W konsekwencji część potoków towarowych będzie mogła zostać obsłużona transportem kolejowym, co przyczyni się do ograniczenia obciążenia sieci drogowej oraz wzmocnienia odporności całego systemu transportowego.

W perspektywie długookresowej realizacja założeń Zintegrowanej Sieci Kolejowej pozwoli na zwiększenie znaczenia kolei w obsłudze przewozów międzynarodowych, w szczególności w relacjach pomiędzy basenem Morza Bałtyckiego a Ukrainą oraz regionem Morza Czarnego. Będzie to sprzyjać wzmocnieniu pozycji portów Trójmiasta, aktywizacji gospodarczej regionów, rozwojowi terminali intermodalnych oraz dywersyfikacji korytarzy transportowych w Europie Środkowo-Wschodniej.

Jednocześnie należy wskazać, że działania przygotowawcze do realizacji poszczególnych inwestycji wynikających z ZSK będą poprzedzone analizą potrzeb w powiązaniu z możliwościami finansowymi.

Finansowanie inwestycji

Programy finansowania inwestycji infrastrukturalnych są co do zasady określone w ramach kolejnych perspektyw finansowych, czego przykładem były m.in. POIiŚ 2014-2020, obecny program FEnIKS 2021-2027, a także instrument CEF, funkcjonujący w obrębie wieloletnich ram finansowych Unii Europejskiej.

Obecnie programy określające założenia finansowania działań przewidzianych w okresie wdrażania rekomendacji wynikających z ZSK pozostają na etapie opracowywania, co nie pozwala na przypisanie konkretnych źródeł finansowania do poszczególnych przedsięwzięć.

Sam fakt funkcjonowania instrumentów finansowych związanych z mobilnością wojskową, nie przesądza o objęciu nimi konkretnego zadania inwestycyjnego. Ewentualne

wykorzystanie tego typu źródła będzie wymagało odrębnej analizy kwalifikowalności projektu, decyzji właściwych instytucji oraz przypisania środków w odpowiednich dokumentach programowych.

Odnosząc się możliwości pozyskania środków z instrumentu SAFE na realizację inwestycji informuję, że z uwagi na zgłoszone przez Prezydenta RP weto do uchwalonej przez Sejm ustawy z dnia 27 lutego 2026 roku o Finansowym Instrumencie Zwiększenia Bezpieczeństwa SAFE, środki te nie stanowią funduszy przeznaczonych na realizację inwestycji kolejowych.

Ponadto należy podkreślić, że na obecnym etapie prac nad nową perspektywą finansową UE na lata 2028-2034 nie jest możliwe wskazanie konkretnych inwestycji, które mogłyby zostać objęte przyszłym wsparciem unijnym, ani określenie poziomu potencjalnego dofinansowania.

Prace nad kształtem przyszłej perspektywy finansowej prowadzone są w sposób intensywny, jednakże znajdują się na wczesnym etapie. Obecnie prowadzone są negocjacje z Komisją Europejską dotyczące podstawowych założeń przyszłych instrumentów finansowych oraz robocze uzgodnienia międzyresortowe. Dotychczas nie zostały rozstrzygnięte kwestie dotyczące m.in. zakresu wsparcia, wymogów formalnych, priorytetów inwestycyjnych czy potencjalnych wyłączeń.

Ostateczny kształt regulacji dotyczących perspektywy finansowej 2028-2034 nie został jeszcze przyjęty. Za koordynację prac nad nową perspektywą finansową, w tym nad podziałem środków w polityce spójności, odpowiada Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Jednocześnie informuję, że prace Ministerstwa Infrastruktury koncentrują się na zapewnieniu możliwie szerokiego wsparcia dla sektora transportu, w tym transportu kolejowego, zarówno w ramach przyszłej polityki spójności, jak również CEF 3. Należy jednak mieć na względzie, że zakres przyszłego wsparcia będzie uzależniony od wyników długotrwałych i złożonych negocjacji Wieloletnich Ram Finansowych na lata 2028-2034 oraz priorytetów uzgodnionych na poziomie unijnym.

W odniesieniu do naboru w ramach instrumentu CEF informuję, że Komisja Europejska w dniu 18 czerwca br. ogłosiła ostatni konkurs w perspektywie finansowej 2021-2027 dla sektora transportu (tzw. Reflow 2026). Z uwagi na ograniczony budżet konkursu oraz jego przewidywany zakres, możliwości uzyskania dofinansowania CEF będą znacząco ograniczone.

W odniesieniu do projektów kolejowych dofinansowanie będzie mogło zostać przyznane co do zasady przedsięwzięciom zlokalizowanym na sieci bazowej TEN-T, których realizacja powinna zostać sfinalizowana do końca 2030 roku. Ponadto, okres kwalifikowalności projektów będzie ograniczony czasowo - dla projektów studialnych do końca 2029 roku, natomiast dla robót budowlanych do końca 2030 roku.

Magistrala Wschodnia

Magistrala Wschodnia pozostaje jednym z istotnych ciągów komunikacyjnych przewidzianych w ramach ZSK. Korytarz ten tworzy oś integrującą północno-wschodnią, wschodnią oraz południowo-wschodnią część kraju, służąc dostępności transportowej Polski Wschodniej, wzmocnieniu powiązań pomiędzy ośrodkami miejskimi, wojewódzkimi i subregionalnymi, a także stworzeniu lepszych warunków dla rozwoju gospodarczego, społecznego i transportowego tej części Polski.

Zgodnie z założeniami Zintegrowanej Sieci Kolejowej Magistrala Wschodnia będzie miała istotne znaczenie nie tylko dla przewozów pasażerskich, lecz także dla rozwoju przewozów towarowych. Korytarz ten przyczyni się do wzmocnienia kolejowego zaplecza portów

morskich poprzez utworzenie spójnej osi łączącej północno-wschodnią, wschodnią oraz południowo-wschodnią część kraju z istniejącą siecią transportową.

W odniesieniu do różnic względem pierwotnych założeń Programu Kolejowego CPK z lat 2020-2023 należy wskazać, że dotyczą one sposobu trasowania, a nie zasadniczego celu ani funkcjonalności tego korytarza.

Wschodnia Magistrala Kolejowa (odc. Białystok, Biała-Podlaska, Lublin, Rzeszów), w ramach rewizji TEN-T, zakończonej w czerwcu 2024 roku, została ujęta w Europejskim Korytarzu Transportowym Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie, jednak w warstwie sieci bazowej rozszerzonej. Oznacza to, że termin osiągnięcia wymaganych parametrów infrastruktury został określony na 2040 rok.

W konsekwencji realizacja przedsięwzięć na tym odcinku nie wpisuje się obecnie w priorytety konkursu CEF Transport 2026. Dodatkowo, w odniesieniu do linii kolejowej nr 69 prowadzone są analizy dotyczące możliwości objęcia wsparciem ze środków unijnych niewielkich prac rewitalizacyjnych w celu poprawy komunikacji na osi Warszawa - Lwów. Niemniej jest to odcinek zlokalizowany na sieci kompleksowej TEN-T, co w świetle warunków konkursu CEF Transport 2026 daje niewielkie szanse na pozyskanie dofinansowania UE.

Raporty z Regionalnych Paneli Eksperckich, które odbyły się w Lublinie oraz w pozostałych województwach wschodnich, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa Spółki Centralny Port Komunikacyjny, zgodnie z przesłankami określonymi w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 85).

Z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa, możliwe jest udostępnienie Panu Posłowi przedmiotowych raportów do wglądu w siedzibie Spółki, po uprzednim uzgodnieniu terminu.

Inwestycje na obszarze województwa lubelskiego

Magistrala Wschodnia została ujęta w założeniach ZSK jako odpowiedź na potrzebę poprawy skomunikowania ośrodków położonych we wschodniej części kraju, w szczególności Białegostoku, Lublina i Rzeszowa, zarówno pomiędzy sobą, jak również z Warszawą oraz nowym lotniskiem, skąd możliwe będą dalsze powiązania w kierunku zachodniej części kraju.

Zakładany układ Magistrali Wschodniej pozwala na połączenie wielu potoków pasażerskich i towarowych w jednym korytarzu, tworząc efektywny kręgosłup transportowy dla wschodniej Polski. W odniesieniu do relacji Warszawa – Lublin wskazywane jest poprowadzenie linii w nowym śladzie, przez węzeł lubelski w układzie północ – południe. W połączeniu z odbudowaną linią kolejową Siedlce – Sokołów Podlaski – Małkinia Górna oraz korytarzem Rail Baltica, obejmującym relację Warszawa – Małkinia – Białystok – Ełk – Suwałki – Kowno, umożliwi to stworzenie najszybszego połączenia Lublin – Białystok, z węzłem pośrednim w Siedlcach.

Na obecnym etapie, w ramach założeń Zintegrowanej Sieci Kolejowej, określono przede wszystkim funkcję transportową oraz oczekiwane efekty czasowe tego korytarza. Z przeprowadzonych analiz wynika, że po realizacji inwestycji zgodnie z założeniami ZSK czas przejazdu w relacji Lublin – Białystok wyniesie ok. 130 minut, natomiast w relacji Lublin – Rzeszów ok. 55 minut.

W odniesieniu do linii wysokich prędkości Lublin – Trawniki – Zamość – Bełzec do granicy z Ukrainą informuję, że linia ta została ujęta w planie inwestycji kolejowych Spółki Centralny Port Komunikacyjny oraz PKP PLK S.A., opracowanym w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej. W założeniach ZSK Magistrala Wschodnia obejmuje schematyczny

przebieg linii od Lublina w kierunku Zamościa, Tomaszowa Lubelskiego, a następnie w kierunku Ukrainy.

Jednocześnie należy wskazać, że PKP PLK S.A. realizuje obecnie, przy wsparciu środków CEF, projekt dotyczący opracowania studium wykonalności dla odcinka Lublin – Dorohusk. Planowany termin zakończenia prac to 2027 rok. Opracowana dokumentacja będzie stanowiła przygotowanie do realizacji kolejnych kroków inwestycyjnych na rzecz rozwoju połączeń kolejowych w województwie lubelskim w perspektywie finansowej 2028-2034, z uwzględnieniem dostępności środków finansowych oraz ustalonych priorytetów inwestycyjnych.

Należy przy tym wskazać, że Zintegrowana Sieć Kolejowa określa główne punkty na mapie, takie jak miasta, terminale czy obiekty przemysłowe, przez które dana linia powinna przebiegać, natomiast nie przesądza szczegółowego przebiegu infrastruktury. Rozstrzygnięcia w tym zakresie będą wynikiem dalszych prac studialnych, w tym studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych, prowadzonych w porozumieniu ze stroną ukraińską. Dopiero na tym etapie możliwe będzie wskazanie wariantu, który przyniesie największe korzyści transportowe i będzie najbardziej efektywny ekonomicznie, a następnie wybór wariantu inwestorskiego oraz rozpoczęcie prac projektowych przygotowujących daną inwestycję.

Informacje oraz dokumenty objęte zagadnieniem dotyczącym rekomendacji Rady Naukowej Zintegrowanej Sieci Kolejowej w zakresie projektu budowy linii kolejowej nr 631 Milanów – Biała Podlaska – Fronołów stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa Spółki Centralny Port Komunikacyjny, zgodnie z przesłankami określonymi w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 85).

Jednocześnie, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa, możliwe jest udostępnienie Panu Posłowi dokumentów objętych powyższym pytaniem do wglądu w siedzibie Spółki, po uprzednim uzgodnieniu terminu.

W odniesieniu do modernizacji linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin informuję, że inwestycja ta realizowana jest w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2032 roku.

PKP PLK S.A. z Województwem Lubelskim podpisała aneks do umowy o współpracy przy realizacji ww. projektu.

Aneks ten obejmuje uzupełnienie dokumentacji projektowej o dodatkowy wariant uwzględniający w analizie układu zasilania linię kolejową nr 561 oraz ruch pociągów z linii kolejowej nr 561, jak również linię kolejową nr 30 do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich po linii kolejowej nr 30 z prędkością do 160 km/h na odcinku Łuków - p.o. Parczew, Parczew - p.o. Berejów, Lubartów – p.o. Ciecierzyn.

Obecnie PKP PLK S.A. realizuje dokumentację projektową dla ww. projektu, natomiast ogłoszenie postępowania przetargowego na roboty budowlane planowane jest w I kw. 2028 r.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu