



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.65.2026
Warszawa, 17 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18888 grupy posłów na Sejm RP - Pana Roberta Warwasa, Pani Lidii Czechak, Pani Magdaleny Filipek-Sobczak, Pana Piotra Króla, Pana Jerzego Polaczka, Pana Marka Wesoly oraz Pana Grzegorza Matusiak, przekazuję poniższe stanowisko.

Rozwój infrastruktury kolejowej Ukrainy w standardzie 1435 mm jest konsekwencją kierunku integracji tego państwa z Unią Europejską. Ministerstwo Infrastruktury dostrzega ryzyka, związane z rozwojem ze strony ukraińskiej infrastruktury kolejowej w standardzie 1435 mm oraz terminali przeladunkowych po zachodniej stronie tego kraju, w szczególności w rejonie Lwowa i Mostyska. Dotyczy to m.in. planów budowy połączenia normalnotorowego od polsko-ukraińskiego kolejowego przejścia granicznego Medyka–Mościska w kierunku Skniłowa koło Lwowa.

Wpływ tych zmian na polski system transportowy jest uwzględniany w prowadzonych pracach, dotyczących rozwoju korytarzy transportowych, przepustowości przejść granicznych, interoperacyjności oraz współpracy transportowej Polski i Ukrainy. Należy jednocześnie mieć na uwadze, że realizacja dużych projektów infrastrukturalnych na terytorium Ukrainy będzie procesem wieloletnim, uzależnionym w znacznym stopniu od możliwości finansowych Ukrainy oraz międzynarodowego wsparcia procesu odbudowy.

Euroterminal Sławków oraz Linia Hutnicza Szerokotorowa mają istotne znaczenie dla krajowego systemu logistycznego, w szczególności dla obsługi przewozów pomiędzy Polską, Ukrainą oraz państwami wykorzystującymi kolejowy system 1520 mm. Rozbudowa Euroterminala oraz zwiększanie przepustowości LHS stanowią element długofalowych działań, ukierunkowanych na wykorzystanie tego potencjału. Euroterminal jest najdalej wysuniętym na zachód terminalem posiadającym bezpośredni dostęp do linii szerokotorowej, co umożliwia obsługę przewozów w relacji pomiędzy systemami 1520 mm i 1435 mm.

Działania strony polskiej koncentrują się na zwiększaniu konkurencyjności własnego systemu transportowego, a nie na ograniczaniu rozwoju infrastruktury transportowej Ukrainy. Obejmują one w szczególności poprawę jakości i przepustowości infrastruktury, rozwój terminali intermodalnych oraz zwiększanie przepustowości korytarzy transportowych i przejść granicznych. Jednocześnie prowadzone są działania na rzecz rozwoju współpracy polsko-ukraińskiej w zakresie transportu kolejowego i zwiększania przepustowości głównych korytarzy transportowych oraz przejść granicznych.

W zakresie Linii Hutniczej Szerokotorowej - PKP LHS sp. z o.o. prowadzi działania, zmierzające do zwiększenia jej przepustowości bez budowy drugiego toru na całej długości linii oraz bez jej kompleksowej elektryfikacji. Realizowane i planowane przez Spółkę inwestycje obejmują m.in. budowę dodatkowych mijanek i stacji kolejowych, modernizację infrastruktury torowej oraz rozwój lokalnych centrów sterowania ruchem. Rozwiązania te pozwalają zwiększać przepustowość przy niższych nakładach niż w przypadku budowy drugiego toru i elektryfikacji całej linii. Według informacji PKP LHS realizacja planowanych inwestycji w zakresie rozbudowy układu mijankowego i stacyjnego ma docelowo umożliwić istotne zwiększenie, a nawet podwojenie przepustowości LHS. Równolegle rozwijany jest Euroterminal Sławków.

Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. w bieżącym roku informowała o przygotowaniu inwestycji, obejmującej budowę nowego terminala intermodalnego TK2 wraz z infrastrukturą torową i urządzeniami przeładunkowymi. Wartość tego etapu określono na ok. 185 mln zł, natomiast zakładanym efektem inwestycji jest zwiększenie przepustowości terminala z ok. 284 tys. do 563 tys. TEU rocznie. Rozbudowa Euroterminala Sławków jest przedsięwzięciem wieloetapowym. W bieżącym roku prowadzone były działania związane z konsolidacją aktywów terminalowych oraz przygotowaniem realizacji inwestycji TK2. Pierwszy etap rozbudowy obejmuje m.in. budowę drugiego terminala intermodalnego, nowych torów oraz instalację urządzeń przeładunkowych. Jego realizację przewidziano na lata 2026–2027. Rozwojowi terminala towarzyszą działania, mające na celu poprawę jego dostępności transportowej oraz zwiększenie możliwości obsługi przewozów intermodalnych. Dodatkowo Euroterminal otrzymał z KPO ponad 3,1 mln zł dofinansowania na zakup dwóch reachstackerów.

Ewentualne przekierowanie części potoków towarowych na infrastrukturę normalnotorową, zlokalizowaną na terytorium Ukrainy mogłoby wpłynąć na poziom wykorzystania części polskiej infrastruktury przeładunkowej i transportowej, a tym samym na działalność podmiotów, funkcjonujących w sektorze logistycznym. Jednocześnie skala tego wpływu będzie zależała od tempa rozwoju ukraińskiej infrastruktury, dostępności środków finansowych, warunków prowadzenia przewozów oraz relacji kosztowych i czasowych poszczególnych wariantów transportu.

Nie można jednak zakładać, że rozwój ukraińskiej sieci 1435 mm będzie oznaczał wyłącznie zmniejszenie znaczenia polskiej infrastruktury. Odbudowa Ukrainy oraz wzrost wymiany handlowej z Unią Europejską mogą wygenerować nowe potoki towarowe, zwiększając zapotrzebowanie na usługi transportowe i logistyczne w całym regionie. Z tego względu działania państwa powinny koncentrować się na utrzymaniu konkurencyjności polskiej infrastruktury oraz wykorzystaniu zarówno istniejących, jak i nowych potoków ładunków.

Rozwój ukraińskiej sieci normalnotorowej należy postrzegać zatem nie tylko jako potencjalne źródło konkurencji, ale też jako element zwiększający interoperacyjność oraz możliwości rozwoju wymiany handlowej pomiędzy Ukrainą i Unią Europejską. Nie jest zasadne przeciwstawianie rozwoju infrastruktury kolejowej Polski i Ukrainy. Istotne jest natomiast zapewnienie, aby polska infrastruktura zachowała odpowiednią konkurencyjność i mogła uczestniczyć w obsłudze rosnących potoków towarowych. W tym kontekście LHS posiada istotną przewagę wynikającą z istniejącego połączenia systemu 1520 mm z siecią kolejową Unii Europejskiej. Przez wiele lat sieć szerokotorowa

będzie nadal odgrywała znaczącą rolę w ukraińskim systemie transportowym, równolegle z rozwijaną siecią 1435 mm.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury właściwym kierunkiem jest zatem dalsze zwiększanie konkurencyjności PKP LHS i Euroterminala, rozwój infrastruktury intermodalnej, poprawa dostępności terminali oraz aktywne uczestnictwo Polski w kształtowaniu przyszłych korytarzy transportowych pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/