



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.43.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19426 z 1 września br., Pośtąki na Sejm RP Pani Marzeny Machałek, po uzyskaniu stanowiska spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK”, „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej zdefiniowany został przez zarządcę infrastruktury tj. PKP PLK, a także przez Urząd Transportu Kolejowego m.in. w raporcie „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2015 roku” według następujących kryteriów:

- **ocena dobra** - wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń;
- **ocena dostateczna** - potrzeba wymiany elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń;
- **ocena niezadowalająca** - konieczna wymiana kompleksowa infrastruktury, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń.

Biorąc powyższe pod uwagę, a także zgodnie z przekazanymi przez Spółkę informacjami, stan techniczny linii kolejowej nr 274 na omawianym odcinku jest dostateczny, a odcinkami dobry. Na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec nie występują żadne ograniczenia prędkości wynikające ze stanu infrastruktury, a stwierdzone potrzeby naprawcze są sukcesywnie obejmowane pracami utrzymaniowymi i remontowymi w celu utrzymania linii kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

Wykaz prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec (wg. stanu na dzień 9 września 2026 r.) przedstawia poniższa tabela:

Wykaz prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Zgorzelec (stan na 9 września 2026 r.)					
nr linii kolejowej	tor	od km	do km	autobusy szynowe i EZT	pasażerskie składry wagonowe
				prędkość maksymalna (km/h)	
274	N	126,319	129,330	70	50
274	N	129,330	129,370	60	50
274	N	129,370	134,640	70	50
274	N	134,640	135,300	100	100
274	N	135,300	152,330	70	50
274	N	152,330	156,100	80	80
274	N	156,100	157,500	80	80
274	N	157,500	158,150	60	60
274	N	158,150	160,500	80	80
274	N	160,500	161,160	60	60
274	N	161,160	162,600	80	80
274	N	162,600	170,800	60	50
274	N	170,800	176,730	50	50
274	N	176,730	177,084	70	60
274	N	177,084	177,189	50	50
274	N	177,189	193,300	70	60
274	N	193,300	197,400	60	60
274	N	197,400	199,500	50	50
274	N	199,500	202,048	50	50
274	N	202,048	202,455	80	80
274	P	200,950	202,044	50	50
274	P	202,048	202,455	80	80

Spółka poinformowała przy tym, że wskazane parametry nie odpowiadają docelowym założeniom dla tej linii, dla której prędkość konstrukcyjna wynosi 160 km/h. Wskazano ponadto, że na chwilę obecną PKP PLK nie dysponuje dokumentacją dotyczącą podniesienia parametrów technicznych na omawianym odcinku linii kolejowej ani nie prowadzi prac związanych z jej opracowaniem.

Odpowiadając na pytanie dotyczące przyszłych prac inwestycyjnych na wskazanym odcinku linii kolejowej nr 274 informuję, że w ramach „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)” – (dalej: „KPK”) trwają prace projektowe dla zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego i wojewódzkiego transportu kolejowego”. Opracowanie dokumentacji projektowej dla robót realizowanych na odcinku Zgorzelec – Studniska linii kolejowej nr 274 zaplanowano do końca IV kwartału 2027 r. Realizacja dalszych etapów inwestycji, tj. robót budowlanych, jest uzależniona od zapewnienia środków finansowych na ten cel.

Jednocześnie w ramach dalszych planów inwestycyjnych na liście rezerwowej KPK ujęto zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra – Żary – Węglińiec – Zgorzelec/Lubań – Mikułowa – Zawidów – gr. państwa/Krzewina Zgorzelecka – Turoszów (– Bogatynia)” oraz zadanie pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, Etap I Lubań Śl. – Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778”.

Należy przy tym zaznaczyć, że terminy realizacji prac przygotowawczych, podczas których określone są zakresy inwestycji oraz rozpoczęcia robót budowlanych dla ww. zadań uzależnione są od pozyskania środków finansowych na ten cel w ramach właściwych programów inwestycyjnych realizowanych przez PKP PLK.

Spółka przekazała przy tym, iż z uwagi na fakt, że dotychczas nie zostały zrealizowane prace przygotowawcze, na obecnym etapie nie jest możliwe określenie szczegółowego zakresu ewentualnych prac inwestycyjnych służących podniesieniu prędkości szlakowej na wskazanym odcinku linii kolejowej.

W odniesieniu do pytania dotyczącego uwzględnienia omawianego odcinka linii kolejowej w planach inwestycyjnych finansowanych ze środków krajowych lub europejskich informuję, że przedmiotowy odcinek linii kolejowej nie został ujęty w planach inwestycyjnych finansowanych ze środków krajowych ani europejskich, w tym w ramach perspektyw finansowych obejmujących lata 2014 – 2020 oraz 2021 – 2027.

Mając na uwadze ograniczone możliwości finansowe oraz konieczność odpowiedniej priorytetyzacji przedsięwzięć inwestycyjnych, Spółka prowadzi działania mające na celu opracowanie optymalnych planów inwestycyjnych, uwzględniających potrzeby całej zarządzanej sieci kolejowej. Należy przy tym uwzględnić, że programy inwestycyjne oraz instrumenty finansowania unijnego jak i krajowego przewidują określone warunki i kryteria przyznawania środków, które muszą zostać spełnione przez zgłaszane przedsięwzięcia.

Odnosząc się do pytania dotyczącego analiz potencjału przewozowego odcinka linii kolejowej nr 274 informuję, że Spółka nie dysponuje analizami dotyczącymi potencjału przewozowego linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, obejmującymi w szczególności ocenę możliwości rozwoju połączeń regionalnych, międzywojewódzkich oraz dalekobieżnych. W konsekwencji PKP PLK nie posiada również szczegółowych informacji dotyczących wniosków lub rekomendacji wynikających z tego rodzaju opracowań.

Należy przy tym zaznaczyć, że kształtowanie oferty przewozowej, w tym uruchamianie i rozwój połączeń pasażerskich, pozostaje w kompetencjach organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników kolejowych, którzy mogą prowadzić własne analizy dotyczące zapotrzebowania na przewozy oraz potencjału rynku transportowego. Niezależnie od powyższego wskazuję, że potencjał przewozowy odcinka Jelenia Góra – Zgorzelec został zidentyfikowany w ramach prac nad „Zintegrowaną Siecią Kolejową” (dalej: „ZSK”), których celem była analiza docelowego układu sieci kolejowej w Polsce oraz określenie kierunków jej rozwoju. W opracowaniach ZSK przedmiotowy odcinek został uwzględniony jako element sieci o znaczeniu dla obsługi przewozów regionalnych i międzyregionalnych.

Odpowiadając na pytanie dotyczące brania pod uwagę przy planowaniu rozwoju infrastruktury kolejowej znaczenia linii kolejowej nr 274 dla skomunikowania zachodniej części województwa dolnośląskiego z Wrocławiem oraz dla połączeń transgranicznych w kierunku sieci kolejowej RFN informuję, że ramach prac planistycznych i analiz przygotowywanych na potrzeby ZSK uwzględniano znaczenie linii kolejowej nr 274 jako elementu regionalnego i transgranicznego układu transportowego. Linia ta odgrywa istotną rolę w zapewnianiu połączeń zachodniej części województwa dolnośląskiego

z Wrocławiem, a także w obsłudze ruchu transgranicznego poprzez Zgorzelec i połączenia z siecią kolejową Republiki Federalnej Niemiec.

W opracowaniach wskazywano na potencjał rozwoju przewozów pasażerskich, w szczególności w relacjach regionalnych i transgranicznych oraz znaczenie ww. linii dla obsługi ruchu turystycznego. Poprawa parametrów technicznych infrastruktury mogłaby przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego, skrócenia czasów przejazdu oraz poprawy dostępności komunikacyjnej zachodniej części województwa dolnośląskiego.

Należy przy tym podkreślić, że prace prowadzone w ramach ZSK miały charakter strategiczno–analityczny i służyły identyfikacji kierunków rozwoju sieci kolejowej. Nie przesądzały one o realizacji konkretnych inwestycji infrastrukturalnych. Ewentualne przedsięwzięcia inwestycyjne wymagają odrębnych analiz przygotowawczych, zabezpieczenia źródeł finansowania oraz ujęcia w odpowiednich programach inwestycyjnych.

W odniesieniu do planowanych działań inwestycyjnych i utrzymaniowych na wskazanym odcinku linii kolejowej nr 274 informuję, że poza zaplanowanymi i wyżej wymienionymi w treści pisma pracami na omawianej linii kolejowej na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec w 2026 r. prowadzone są prace utrzymaniowo–remontowe w ramach dostępnych środków finansowych, umożliwiające utrzymanie odcinka w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, tj. m.in.:

- remont przepustu kolejowego w km 197,822;
- inwentaryzacja drzew i krzewów wraz z uzyskaniem wymaganych decyzji administracyjnych dla odcinków od km 154,140 do km 176,530, od km 193,385 do km 199,500 oraz od km 126,200 do km 152,940;
- realizacja zadania pn. „Naprawa główna toru nr 1 w km 129,920 – 135,850 linii kolejowej nr 274 na szlaku p.odg Dębowa Góra – Rybnica wraz z robotami towarzyszącymi”, które dodatkowo pozwoli na podniesienie prędkości rozkładowej do 130 km/h (od km 129,850 do km 135,400) oraz do 100 km/h (od km 135,400 do km 136,450) linii kolejowej nr 274;
- wymiana oraz podbijanie pojedynczych podkładów;
- wycinka krzaków i wykaszanie traw.

Powyższe prace zaplanowane są do zakończenia w 2026 r.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu