Ministerstwo
Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK–2.054.38.2026
Warszawa, 23 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18978 Poseł na Sejm RP Pani Teresy Wilk, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK) została opracowana jako kompleksowe podejście do długoterminowego rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce. Celem projektu było całościowe spojrzenie na potrzeby rozwoju sieci, uwzględniające zarówno budowę nowych linii, jak i modernizację oraz lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, a także zapewnienie spójności pomiędzy poszczególnymi elementami krajowego systemu kolejowego.

Prace nad ZSK były prowadzone wspólnie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i opierały się na szerokim zakresie analiz dotyczących funkcjonowania oraz przyszłego rozwoju transportu kolejowego. Uwzględniano m.in. potencjał popytowy, dostępność transportową poszczególnych obszarów kraju, rozmieszczenie i hierarchię ośrodków miejskich oraz ich wzajemne powiązania funkcjonalne, możliwości skrócenia czasów podróży, wykorzystanie istniejącej infrastruktury, a także uwarunkowania przestrzenne.

Istotą ZSK jest zatem odejście od analizowania poszczególnych inwestycji jako niezależnych przedsięwzięć na rzecz zaplanowania docelowego, spójnego układu całej sieci kolejowej, odpowiadającego na potrzeby transportowe różnych części kraju. W tym ujęciu rozwój Kolei Dużych Prędkości pozostaje jednym z elementów systemu, powiązanym z siecią konwencjonalną oraz pozostałymi inwestycjami kolejowymi. Zintegrowanej Sieci Kolejowej nie należy zatem traktować wyłącznie jako następstwa zmian w dotychczasowych założeniach dotyczących komponentu kolejowego Port Polska. Stanowi ona szersze podejście do planowania rozwoju infrastruktury kolejowej w skali całego kraju, oparte na analizach i wspólnie wypracowane przez podmioty odpowiedzialne za rozwój polskiej sieci kolejowej.

Ponadto należy wskazać, iż Zintegrowana Sieć Kolejowa obejmuje w szczególności przedsięwzięcia planowane do realizacji w perspektywie po 2035 r. Łączne szacunkowe nakłady inwestycyjne na ich realizację wynoszą ok. 610 mld zł, z czego ok. 410 mld zł przypada na budowę nowych linii kolejowych, natomiast ok. 200 mld zł – na modernizację

i rewitalizację istniejącej infrastruktury kolejowej. Rozwój infrastruktury oraz związany z nim wzrost liczby i jakości połączeń będą w przyszłości generowały zapotrzebowanie na odpowiednio dostosowany tabor. Decyzje dotyczące jego zakupu, parametrów oraz źródeł finansowania będą jednak podejmowane na kolejnych etapach rozwoju systemu przewozowego.

Z uwagi na strategiczny charakter ZSK, zakładający integrację linii Kolei Dużych Prędkości z liniami konwencjonalnymi oraz wykorzystanie zarówno nowej, jak i istniejącej infrastruktury, potrzeby taborowe będą zróżnicowane w zależności od rodzaju realizowanych przewozów i parametrów obsługiwanych tras. Decyzje w tym zakresie będą należały przede wszystkim do przewoźników kolejowych oraz właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zakup taboru może być zatem realizowany w ramach odrębnych programów i mechanizmów finansowania, niezależnie od samego programu ZSK.

Jednocześnie wyjaśniam, że na obecnym etapie nie określono docelowej struktury finansowania przedsięwzięć wynikających z programu Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Wynika to ze strategicznego i długoterminowego charakteru programu ZSK, który określa pożądany kierunek rozwoju sieci kolejowej, ale nie stanowi obecnie programu inwestycyjnego zawierającego szczegółowy harmonogram rzeczowo-finansowy.

Szacunkowe nakłady inwestycyjne na realizację programu ZSK nie zostały zatem przypisane do konkretnych źródeł finansowania. Po zakończeniu procesu wdrożenia prawnego program ZSK będzie stanowił podstawę do przygotowywania kolejnych wieloletnich programów inwestycyjnych, obejmujących konkretne zadania, harmonogramy realizacji oraz źródła ich finansowania. Dopiero na tym etapie, po przeprowadzeniu dalszych prac studialnych i uszczegółowieniu kosztów poszczególnych przedsięwzięć, możliwe będzie określenie wielkości nakładów oraz sposobu ich finansowania w kolejnych okresach realizacyjnych.

Należy również wskazać, że obecnie nie funkcjonują krajowe ani unijne programy inwestycyjne obejmujące pełną perspektywę realizacji ZSK po 2035 r. Obowiązujące krajowe programy dotyczące inwestycji kolejowych sięgają do 2032 r., dlatego nie jest możliwe przesądzenie ani konkretnych źródeł finansowania, ani ich procentowego udziału dla przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w dalszym horyzoncie. Struktura finansowania poszczególnych zadań będzie określana na kolejnych etapach ich przygotowania i realizacji, z uwzględnieniem dostępności środków krajowych, funduszy Unii Europejskiej oraz innych instrumentów finansowych dostępnych w danym okresie.

Realizacja programu Zintegrowanej Sieci Kolejowej będzie procesem wieloletnim i etapowym. Do 2035 r. przewidywana jest realizacja szeregu przedsięwzięć znajdujących się obecnie na różnych etapach przygotowania. Część z nich posiada już określone źródła finansowania, natomiast w odniesieniu do pozostałych decyzje inwestycyjne i finansowe będą podejmowane na kolejnych etapach. Kompleksowa realizacja programu ZSK i osiągnięcie pożądanego kształtu sieci będą wykraczać poza 2035 r., przy czym na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie konkretnego horyzontu czasowego zakończenia całego programu.

Z uwagi na skalę programu nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich przedsięwzięć. Obecnie prowadzone są zatem prace nad ich priorytetyzacją oraz

podziałem na kolejne pakiety inwestycyjne. Proces ten uwzględnia nie tylko efekty transportowe poszczególnych przedsięwzięć, lecz również dostępność środków finansowych, potencjał rynku budowlanego, dostępność zasobów wykonawczych oraz możliwość prowadzenia prac bez nadmiernego ograniczania przepustowości funkcjonującej sieci kolejowej.

Prognozy pasażerskie zostały opracowane na podstawie analiz obejmujących funkcjonowanie całego krajowego systemu transportowego, z wykorzystaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego. Prognozowany wzrost przewozów jest wynikiem modelowania uwzględniającego m.in. skrócenie czasów przejazdu, zwiększenie częstotliwości połączeń, poprawę dostępności kolei na kolejnych obszarach kraju oraz efekty wynikające z funkcjonowania spójnej i zintegrowanej sieci połączeń.

Prognozowaną wartość na poziomie 720 mln pasażerów rocznie należy zatem traktować jako wynik analiz dla docelowego systemu transportowego, a nie jako przyjęte z góry założenie programu. Dla całego programu Zintegrowanej Sieci Kolejowej przeprowadzono również analizę efektywności ekonomicznej, pozwalającą ocenić zasadność realizacji docelowego układu sieci z punktu widzenia generowanych korzyści społeczno-gospodarczych i transportowych. Analiza ta stanowiła uzupełnienie prognoz ruchu oraz pozostałych analiz prowadzonych na potrzeby opracowania programu.

Założeniem Zintegrowanej Sieci Kolejowej nie było wytypowanie wybranej grupy powiatów, lecz zapewnienie dostępu do systemu połączeń dalekobieżnych mieszkańcom wszystkich powiatów w Polsce. Podstawę do wypracowania oferty przewozowej dla ZSK stanowiły założenia Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, przewidujące możliwość zapewnienia takiego dostępu zarówno poprzez bezpośrednie połączenia dalekobieżne, jak i za pośrednictwem skoordynowanych połączeń regionalnych lub dowozowych połączeń autobusowych.

Przy kształtowaniu Zintegrowanej Sieci Kolejowej uwzględniono szeroki zakres uwarunkowań transportowych, przestrzennych i funkcjonalnych. Analizie poddano m.in. prognozowane potoki pasażerskie i towarowe, rozmieszczenie ludności oraz ośrodków miejskich, z uwzględnieniem ich kategorii i wzajemnych powiązań funkcjonalnych. Oceniano także możliwości realnego skrócenia czasów podróży, poprawy dostępności transportowej, efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz tworzenia dogodnych węzłów przesiadkowych. Istotnym założeniem prac nad ZSK było również ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego oraz wzmacnianie powiązań mniejszych i średnich ośrodków z siecią połączeń międzyregionalnych i między-aglomeracyjnych.

Istotą programu Zintegrowanej Sieci Kolejowej jest zapewnienie wszystkim powiatom w Polsce dostępu do systemu połączeń dalekobieżnych. Dostęp ten może mieć charakter bezpośredni, poprzez obsługę danego obszaru pociągami dalekobieżnymi, albo pośredni – poprzez skoordynowane połączenia regionalne lub autobusowe zapewniające dogodny dojazd do węzła, w którym możliwa będzie przesiadka na pociąg dalekobieżny. Takie podejście pozwala zapewnić dostęp do sieci połączeń międzyaglomeracyjnych i międzyregionalnych również obszarom, w których bezpośrednia obsługa dalekobieżna nie musi stanowić optymalnego rozwiązania z punktu widzenia organizacji całej siatki połączeń.

Na obecnym etapie nie określono jeszcze etapowania realizacji poszczególnych przedsięwzięć, a tym samym nie jest możliwe wskazanie zamkniętej listy powiatów, które jako pierwsze uzyskają lub poprawią dostęp do siatki połączeń dalekobieżnych. W ramach ZSK prowadzone są obecnie prace nad priorytetyzacją inwestycji, których rezultatem będzie określenie rekomendowanej kolejności ich przygotowania i realizacji. Rekomendacje wynikające z procesu priorytetyzacji będą stanowiły podstawę do dalszego planowania działań inwestycyjnych. Rzeczywiste tempo i kolejność realizacji poszczególnych przedsięwzięć będą jednak uzależnione przede wszystkim od możliwości finansowych państwa, dostępności środków krajowych i unijnych, a także od możliwości przygotowania i realizacji inwestycji w danym okresie. Z tego względu termin uzyskania przez poszczególne powiaty dostępu do systemu połączeń międzyaglomeracyjnych i międzyregionalnych nie jest obecnie możliwy do jednoznacznego określenia i będzie uzależniony od harmonogramu realizacji konkretnych przedsięwzięć infrastrukturalnych oraz rozwoju oferty przewozowej.

Dla poszczególnych przedsięwzięć wskazanych w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej będą prowadzone kolejne etapy prac przygotowawczych i przedprojektowych, w ramach których realizowane będą m.in. studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STEŚ). Na tym etapie przeprowadzone zostaną szczegółowe analizy uwarunkowań technicznych, przestrzennych i środowiskowych, stanowiące podstawę do wyznaczenia i porównania wariantów przebiegu nowych linii kolejowych. W ramach tych prac przewidziane zostaną również spotkania informacyjne z mieszkańcami obszaru oddziaływania planowanych inwestycji, a także prowadzony będzie dialog z jednostkami samorządu terytorialnego.

Głos społeczności lokalnych będzie istotnym elementem procesu przygotowania inwestycji i będzie uwzględniany przy analizie oraz porównywaniu możliwych wariantów przebiegu infrastruktury. Pozwoli to na identyfikację lokalnych uwarunkowań, potrzeb i potencjalnych kolizji, które nie zawsze mogą zostać w pełni rozpoznane na wcześniejszym, strategicznym etapie prac. Terminy oraz szczegółowa formuła spotkań będą określane indywidualnie dla każdego przedsięwzięcia, wraz z rozpoczęciem odpowiedniego etapu jego przygotowania. O terminach i formule spotkań mieszkańcy oraz pozostałe zainteresowane strony będą informowani z odpowiednim wyprzedzeniem, w sposób umożliwiający ich rzeczywisty udział w procesie.

W ramach prac nad ZSK zaproponowano sieć ponad 200 węzłów przesiadkowych, obejmujących zarówno największe miasta, jak i ośrodki o znaczeniu regionalnym i subregionalnym. Ich rolą będzie zapewnienie integracji różnych form transportu, w szczególności kolei międzyregionalnej i regionalnej, transportu autobusowego, komunikacji miejskiej oraz transportu indywidualnego.

Jednym z założeń przy kształtowaniu tej sieci było możliwie równomierne rozmieszczenie węzłów na terenie całego kraju, tak aby umożliwić sprawny dostęp do sieci połączeń dalekobieżnych także mieszkańcom obszarów nieobjętych bezpośrednią obsługą połączeniami dalekobieżnymi.

Jednocześnie należy rozróżnić wskazanie funkcji i proponowanej wstępnie lokalizacji węzła przesiadkowego od decyzji o budowie konkretnego nowego dworca czy centrum przesiadkowego. Zakres niezbędnych inwestycji w poszczególnych lokalizacjach, w tym ewentualna budowa nowej infrastruktury, przebudowa istniejących obiektów lub ich

dostosowanie do zwiększonego ruchu i funkcji integracyjnych, będzie określany na dalszych etapach przygotowania poszczególnych przedsięwzięć. Docelowy zakres działań w poszczególnych lokalizacjach będzie wypracowywany z uwzględnieniem dostępnych możliwości finansowych, uwarunkowań lokalnych oraz współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego i pozostałymi interesariuszami zaangażowanymi w rozwój infrastruktury transportowej.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego