Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.179.2026
Warszawa, 23 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19887 Posłów na Sejm RP Marii Koźlakiewicz i Bartosza Zawiei, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że w ramach projektu pn. „Budowa linii kolejowej Zegrze - Przasnysz, jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza"" opracowana została Koncepcja Programowo-Przestrzenna. Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że wskazana koncepcja uwzględniła możliwe do wprowadzenia uwagi/wnioski przekazane do lidera jednostek samorządu terytorialnego, tj. Urzędu Miasta i Gminy Serock, po konsultacjach społecznych.

Obecnie trwa opracowanie dodatkowego wariantu koncepcji, uwzględniającego postulaty jednostek samorządu terytorialnego z terenu Powiatu Makowieckiego. Dodatkowo na terenie Miasta i Gminy Serock, tj. w rejonie miejscowości Jadwisin i Stasi Las opracowano trasowanie planowanej linii kolejowej w dwóch wariantach. Ostateczny wariant koncepcji na całej długości trasy zostanie przedstawiony liderowi jst po jego wyborze przez PKP PLK SA, tj. do końca 2026 r.

Ponadto PKP PLK S.A. poinformowała, że w 2025 r. miało miejsce szereg spotkań dotyczących przebiegu linii przy podejściu do Przasnysza. Przebieg linii, który został omówiony na konsultacjach w dniu 10 marca 2026 r. w Przasnyszu, powstał zgodnie z ustaleniami z dnia 31 października 2025 r. ze Starostwem Powiatowym w Przasnyszu, Miastem Przasnysz oraz Gminą Przasnysz. Na powyższych spotkaniach został ustalony przebieg przy strefie ekonomicznej, zakończenie linii około 400 m przed ul. Baranowską oraz dodatkowy przystanek Karwacz.

Po konsultacjach, w wyniku ww. uwag/wniosków przesłanych do lidera jst, PKP PLK SA przedstawiła dodatkowe warianty przybliżające linię do strefy przemysłowej, zmniejszające ingerencję w pola uprawne i zmieniające lokalizację przystanku Karwacz na południe w pobliże działki starostwa, która będzie mogła być wykorzystana na lokalizację parkingu.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że powyższe rozwiązania zostały omówione na spotkaniu w dniu 19 maja 2026 r. w siedzibie Spółki oraz w dniu 25 maja 2026 r. w siedzibie lidera jst w Serocku, na którym zostały przedstawione kolejne dwa warianty. W obu spotkaniach brali udział przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego z rejonu Przasnysza. Do dalszych prac został wybrany wariant omijający zabudowę mieszkalną na działce nr 35/2.

Wybór preferowanego wariantu W2 został dokonany na podstawie analizy wielokryterialnej przeprowadzonej dla rozpatrywanych wariantów oraz danych stanowiących kryteria oceny w procesie rankingowania projektów. Założenia te zostały

określone we Wstępnym Studium Planistyczno-Prognostycznym dla projektu liniowego pn. „Budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz, jako realizacji szlaku „Kolei Północnego Mazowsza"", opracowanym na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego.

Jednocześnie informuję, że opracowywany przez wykonawcę dokumentacji projektowej wariant W2A stanowi modyfikację wariantu W2 wskazanego przez jst. Korekta ta została wprowadzona w wyniku postulatów zgłaszanych przez jst na etapie uzgadniania dokumentacji przetargowej dotyczącej opracowania dokumentacji projektowej.

Budowa nowej linii kolejowej wiąże się z koniecznością pozyskania gruntów. Dla projektowanej prędkości 160 km/h geometria linii kolejowej wymaga odpowiednio dłuższych promieni łuków, co implikuje geometrię całej linii. Nie jest możliwe dowolne korygowanie przebiegu linii w celu wyeliminowania niedogodności wskazywanych przez poszczególnych mieszkańców.

Każda zmiana trasy w danym miejscu wpływa na geometrię linii kolejowej na odcinku obejmującym co najmniej kilkaset metrów od wskazanej lokalizacji, co ogranicza możliwości wprowadzania lokalnych korekt bez oddziaływania na szerszy zakres inwestycji. Podczas opracowywania dokumentacji projektowej jednym z kluczowych założeń było ograniczenie do minimum liczby wyburzeń budynków mieszkalnych.

Przy projektowaniu nowej linii kolejowej z prędkością maksymalną 160 km/h nie ma możliwości, aby nie ingerować w tereny zabudowane, gospodarstwa rodzinne oraz wartościowe grunty rolne. Nadmierne odsunięcie linii od istniejących obszarów zabudowy i ośrodków generujących ruch mogłoby istotnie obniżyć dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców, a tym samym negatywnie wpłynąć na efektywność realizacji celów transportowych inwestycji. Z tego względu przyjęte rozwiązania stanowią kompromis pomiędzy wymogami technicznymi, efektywnością funkcjonalną linii, a dążeniem do ograniczenia ingerencji w istniejące zagospodarowanie terenu.

Nowa linia kolejowa wpływa na istniejący status terenu, przez który jest poprowadzona, w szczególności wymaga pozyskania działek, jak również podziału istniejących działek, czy przecięcia istniejącego układu komunikacyjnego. W przypadku gdy dzielona działka posiadała oficjalny dostęp do drogi publicznej to po jej podziale taki dostęp również musi być zapewniony.

Na etapie Koncepcji Programowo-Przestrzennej przeanalizowano i zaprojektowano drogi dojazdowe do podzielonych działek, które straciły dostęp do dróg publicznych w wyniku zaprojektowania linii kolejowej. Drogi zaprojektowano w standardzie zgodnym z przepisami prawa.

Obecnie trwa również inwentaryzacja przyrodnicza na potrzeby opracowania „Raportu z oceny oddziaływania na środowisko". Przed końcem 2027 r. planowane jest złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Analizy dotyczące wpływu inwestycji na stosunki wodne, urządzenia melioracyjne, ryzyko podtopień oraz lokalne cieki wodne, zostaną przeprowadzone na kolejnych etapach opracowywania dokumentacji projektowej.

Na obecnym etapie realizacji inwestycji PKP PLK S.A. nie przewiduje dodatkowych konsultacji z mieszkańcami Bogatego, Dobrzankowa, Emowa i Karwacza. Kolejne konsultacje społeczne będą odbywały się na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dodatkowo informuję, że na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury został opracowany plan rozwoju polskiej sieci kolejowej po 2035 roku pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa (ZSK).

ZSK zakłada dalszy rozwój połączeń kolejowych północnego Mazowsza, w tym powiązanie Przasnysza z Mławą i dalej wyprowadzenie linii w kierunku Olsztyna.

Odcinek prowadzący do Mławy stanowi element sieci kształtowanej w projekcie ZSK. Tym samym rozwój ciągu Zegrze - Przasnysz pozwoli na sprawniejsze włączenie północnego Mazowsza w krajowy system transportu kolejowego, zwiększając dostępność kolei dla mieszkańców oraz wzmacniając powiązania międzyregionalne.

Jednocześnie należy podkreślić, że projekt ZSK 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.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz stanu