



Warszawa, 18 czerwca 2026 r.

GP/66/26

Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Środowisko przedsiębiorców zrzeszonych w Krajowej Izbie Gospodarczej z uznaniem przyjmuje ogłoszony przez Ministerstwo Infrastruktury projekt planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK) w Polsce, która ma być podstawą programowania inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego, w perspektywie 2050 roku. Zamiar wybudowania 4 700 km nowych linii kolejowych, w tym 2 700 km linii Kolei Dużych Prędkości jest niewątpliwie najbardziej ambitnym kolejowym przedsięwzięciem inwestycyjnym w najnowszej historii Polski.

Jest to pierwsza, od czasu idei, tzw. szprych kolejowych, całościowa i systemowa koncepcja podejścia do polityki wieloletniego inwestowania w kolej. Właściwym, na tym etapie prac, jest przyjęcie roku 2050, jako horyzontu czasowego dla założeń projektowych sieci kolejowej w Polsce. Odwoływanie się autorów projektu Zintegrowanej Sieci Kolejowej do doświadczeń i dorobku branży infrastruktury transportu drogowego jest również jak najbardziej właściwe. Już bowiem w 1993 roku Rząd przyjął rozporządzenie w sprawie ustalenie kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych, następnie tą sieć kilka razy ją rozszerzano i przede wszystkim konsekwentnie budowano. Mam nadzieję, że po przeprowadzeniu niezbędnych i wymaganych prawem konsultacji społecznych, podobnie będzie z projektem planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej.

Popierając zamiar uczynienia z transportu kolejowego równorzędnego, w stosunku do transportu drogowego, środka transportu osób i ładunków, w sposób naturalny opowiadamy się za zwiększeniem rozmiarów inwestowania w infrastrukturę kolejową, w tym w nowoczesne linie Kolei Dużych Prędkości.

Pragniemy jednakże wskazać, że aby zaprezentowany projekt planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej wszedł w fazę intensywnej realizacji to spełnionych musi być szereg przesłanek, w pierwszej kolejności w zakresie niezbędnych korekt w polityce transportowej państwa.

Niezbędne jest opracowanie nowej Strategii Rozwoju Transportu (SRT) Polski, o horyzoncie, co najmniej do roku 2050. Należy bowiem mieć na uwadze, że wytwarzana infrastruktura kolejowa ma żywotność co najmniej kilkudziesięciu lat. Wszystkie

planowane inwestycje muszą zatem być trafione aby mogły się z czasem amortyzować. To wymaga pogłębionych analiz rynkowych i ekonomicznych.

Projekt planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej, choć bardzo ważny, jest przecież tylko narzędziem realizacji określonej polityki transportowej Państwa, która powinna zostać zdefiniowana i przyjęta przez Radę Ministrów jako jedna ze strategii horyzontalnych, wymaganych systemem prawa krajowego i unijnego. Bez nowej SRT do roku 2050 nie będzie możliwe pozyskiwanie unijnych środków pomocowych na inwestycje kolejowe, w kolejnych perspektywach budżetowych UE., tym bardziej w tak ogromnych rozmiarach, jakie są podawane przy okazji prezentacji projektu ZSK.

Należy przypomnieć, że podstawą powodzenia realizacji szerokiego programu inwestycji drogowych, w tym w zakresie dróg ekspresowych i autostrad, były przyjęte przez Rząd założenia, tuż po wejściu Polski do UE. Postanowiono wówczas, a kolejne rządy to kontynuowały, że w Polsce rozwijane będzie prywatna motoryzacja, a ładunki będą wożone głównie ciężarówkami. W kolejnych edycjach SRT, łącznie z obecnie obowiązującą do roku 2030, mamy zatem przyjęte plany i prognozy przewozów osób i ładunków dla poszczególnych gałęzi transportu, z ogromnymi preferencjami dla transportu drogowego. Aby tak się stało przyjęto założenie, które nadal jest stosowane, że zarówno obywatele, jak i ciężarówki jeżdżą po drogach prawie za darmo. Opłaty za przejazdy są bowiem pobierane na około 1 do 2% długości dróg w Polsce. Przejazdy i przewozy kolejną wymagają natomiast opłacenia wysokich stawek dostępu do torów na 100% sieci linii kolejowych.

W takiej sytuacji kolej systematycznie traciła udziały w rynku. Najbardziej dramatyczne spadki zanotowano w kolejowych przewozach ładunków. Kolej wozi tylko około 10% towarów, zaś zdecydowana większość jeździ po drogach, co skutkuje nadmiernym i zbyt szybkim zużyciem infrastruktury drogowej oraz dużą uciążliwością dla społeczeństwa. Realizowaną dotychczas politykę transportową państwa trudno byłoby zatem nazywać polityką zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi transportu.

Aby dokonać zasadniczej zmiany w polityce transportowej państwa, na politykę preferującą transport kolejowy, a przynajmniej wyrównującą warunki funkcjonowania kolei w relacji do transportu drogowego, należy odbyć poważną publiczną debatę o roli i pożądanym rozmiarach transportu kolejowego w Polsce, tak w zakresie przewozów osób, jak i przede wszystkim w obszarze transportu ładunków.

Dobrze, że od kilku lat z usług kolei korzysta coraz więcej osób. Obecnie, zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i władze spółek kolejowych umiejętnie i systematycznie zwiększają prędkości przejazdowe pociągów, skutecznie dyskontując nakłady poniesione w minionych latach na infrastrukturę. Walnie przyczyniają się do tego również zakupy nowoczesnych składów pociągów pasażerskich. Ważnym jest zatem utrzymanie tego trendu przez kolejne lata, szczególnie w zakresie dalszych inwestycji taborowych. Kolej jest w tym względzie ciągle na początku właściwej drogi inwestycyjnej. Należy chociażby wspomnieć, że tabor spółki POLREGIO S.A., największego przewoźnika kolejowego w

Polsce wymaga, z uwagi na wiek i zużycie, prawie całkowitej wymiany. Jeśli inwestycje infrastrukturalne i taborowe będą kontynuowane to podana, przy okazji prezentacji projektu planu ZSK, liczba 720 mln pasażerów, którzy będą korzystać z usług kolei w roku 2050 wydaje się jak najbardziej realna do osiągnięcia, a nawet może i niedoszacowana.

Odmierna jest natomiast sytuacja w przewozach ładunków koleją. Koleją przewozi się aktualnie około 220 mln ton ładunków. Gdyby przyjąć założenie o zdjęciu z dróg i przeniesieniu na kolej co najmniej 100 mln ton ładunków to do osiągnięcia tego celu nie byłyby jeszcze potrzebne istotne inwestycje w nową kolejową infrastrukturę liniową. Wystarczyłoby przede wszystkim wyrównanie warunków konkurencyjności pomiędzy transportem drogowym i transportem kolejowym oraz kilka inwestycji modernizacyjnych.

Gdyby przyjąć założenie o zdjęciu z dróg i przeniesieniu na kolej 200 mln ton ładunków, to niewątpliwie potrzebne byłyby inwestycje infrastrukturalne uzupełniające do istniejącej sieci linii kolejowych i rozpoczęcie przygotowań do inwestycji separujących kolejowy ruch pasażerski od kolejowego ruchu pasażerskiego.

Gdyby przyjąć założenie o zdjęciu z dróg i przeniesieniu na kolej 300 mln ton ładunków to byłaby niewątpliwie konieczność inwestycji w obszarze infrastruktury kolejowej, separujących ruch pasażerski od ruchu towarowego, w głównych korytarzach transportowych, w tym w pierwszej kolejności z i do portów morskich oraz z i do portów lądowych na wschodniej granicy Polski.

Należy podkreślić, że gdyby przenieść z dróg na kolej 300 mln ładunków to kolej woziłaby ca 500 mln ton ładunków, zaś transport drogowy przewoziłby nadal ca 1,5 mld ładunków. Udział kolei w tych przewozach wynosiłby wówczas ca 25%.całości przewozów w transporcie lądowym. To jest jak najbardziej pożądane z powodów ekonomicznych (ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu drogowego) i społecznych, z uwagi na uciążliwość dla obywateli ciężkiego ruchu towarowego na drogach. To jest wykonalne, nawet wcześniej niż przed 2050 rokiem

Osiągnięcie takiego celu wymaga zasadniczej zmiany w polityce transportowej państwa, w pierwszej kolejności w wymiarze regulacyjnym, poprzez wyrównanie warunków konkurowania kolei z transportem drogowym. Należy podkreślić, że interwencje regulacyjne Państwa są najtańszą formą inwestowania, zaś interwencje inwestycyjne, szczególnie w obszarze twardej infrastruktury transportowej, są najdroższą formą inwestowania. Inwestycje w infrastrukturę liniową powinny być zatem czynione tylko wtedy i tylko w tych lokalizacjach ciągów transportowych gdzie występuje ewidentny brak zdolności przepustowych, bądź wtedy kiedy chcemy zdecydowanie podnieść prędkości pociągów. Takim przypadkiem jest budowa linii Y, jako pierwszej z systemu linii Kolei Dużych Prędkości w Polsce.

Nowa polityka transportowa Polski, jeśli ma być prokolejowa, to musi zakładać zupełnie nowy system opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej i kolejowej. Opłaty te muszą zostać wyrównane. Na jakim poziomie zostaną one ustalone to powinno zależeć od stanu i możliwości finansów publicznych państwa. Utrzymywanie obecnej dyskryminacji

transportu kolejowego jest wysoce nieracjonalne i stawiałoby pod znakiem zapytania celowość wydawania ogromnych pieniędzy na rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej w Polsce, bowiem w ślad za tymi nakładami nie następowałyby odpowiednio wysokie wzrosty przewozów transportem kolejowym.

Po zdefiniowaniu i przyjęciu nowej, prokolejowej polityki transportowej państwa i uchwaleniu nowej SRT do roku 2050, niezbędnym będzie zaktualizowanie projektu planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej w Polsce, tak jak to czyniono w obszarze infrastruktury drogowej. Aktualizacja ZSK powinna uwzględniać plany separacji kolejowego ruchu towarowego od przewozów pasażerskich. Brak jednoznacznych planów rozwoju kolejowych przewozów ładunków jest słabszą stroną ogłoszonego projektu planu ZSK.

Podobnie rzecz się ma jeśli chodzi o możliwe źródła finansowania nakładów na realizację projektu planu ZSK, które zostały wyszacowane na ponad 600 mld złotych. Trudno zakładać, że będą one w całości poniesione przez Budżet Państwa przy wsparciu środkami z funduszy unijnych. Zapewne niezbędne będzie współfinansowanie z rynku, czyli od przewoźników kolejowych. Ci zaś będą w stanie to czynić jeśli zdecydowanie zwiększą przewozy koleją osób i ładunków. Aby to jednak nastąpiło konieczne są najpierw wskazane zmiany regulacyjne, potem zaś inwestycje w infrastrukturę.

Powracając do zaprezentowanego projektu planu ZSK to należy dodać, że już obecnie nasuwają się propozycje jego uzupełnienia i/lub skorygowania. Niektóre z nich są wyjątkowo zasadne. Przykładowo:

Przebieg Wschodniej Magistrali Kolejowej powinien uwzględniać przejście nową linią kolejową przez Białą Podlaską. Linia taka, o długości ca 100 km, łącząca okolice Radzyna Podlaskiego (Milanów), poprzez Białą Podlaską do miejscowości Fronolów, w kierunku na Białystok, uzyskała już wcześniej swój numer jako linia nr 631 i była wpisana do Rozporządzenia Rady Ministrów o wykazie linii kolejowych o państwowym znaczeniu. Z niezrozumiałych powodów linia ta nie znalazła się w projekcie planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Idea Wschodniej Magistrali Kolejowej zasadza się na połączeniu możliwie najkrótszymi szlakami dawnych miast wojewódzkich Polski Wschodniej, w tym: Białegostoku, Białej Podlaskiej, Lublina i Rzeszowa. Dla zrealizowania tej idei niezbędne są modernizacje istniejących linii kolejowych (w tym dobudowy drugich torów i elektryfikacje) oraz wybudowanie nowej linii kolejowej nr 631 o wskazanym przebiegu z północy na południe przez Białą Podlaską.

Wspomniane aglomeracje miejskie Polski Wschodniej zamieszkuje około 1 mln mieszkańców, zaś z miastami powiatowymi po drodze liczba ta wynosi już ca 1,5 mln mieszkańców. Są to potencjalni pasażerowie kolei. Należy zaznaczyć, że bez wybudowania linii nr 631 cała idea Wschodniej Magistrali Kolejowej jest wypaczona, gdyż mieszkańcy wschodnich terenów Lubelszczyzny będą nadal wykluczeni z efektywnych połączeń kolejowych w relacjach północ – południe. Podobnie będzie z ruchem towarowym, gdyż już obecnie ładunki z Małaszewicz (największego kolejowego przejścia

na wschodniej granicy Polski), kierowane do odbiorców na południu kraju, są w ogromnym stopniu przewożone samochodami.

Uznając ogrom włożonej pracy w przygotowanie projektu planu Zintegrowanej Sieci Kolejowej w Polsce, zwracamy się o uwzględnienie naszych opinii i sugestii. Proponujemy poddanie tego projektu oficjalnym i szerokim konsultacjom społecznym w okresie najbliższych 3 – 4 miesięcy. Pod obrady Rady Ministrów powinien trafić projekt planu ZSK uwzględniający najważniejsze postulaty środowisk gospodarczych z poszczególnych regionów Polski. Będzie to z pewnością z wielką korzyścią dla tego ważnego przedsięwzięcia.

Krajowa Izba Gospodarcza jest gotowa wspierać prace nad doskonaleniem tego projektu.

Jesteśmy również gotowi włączyć się aktywnie w prace nad nową Strategią Rozwoju Transportu do roku 2050.

z poważaniem
