Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.68.2026
Warszawa, 08 czerwca 2026

Pani
Małgorzata Kidawa - Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie nr 1487/26 złożone przez Senatora RP Pana Marka Komorowskiego podczas 57 posiedzenia Senatu RP w dniu 22 kwietnia 2026 r. w sprawie w modernizacji linii kolejowej Rail Baltica, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica to jedna z najważniejszych inwestycji kolejowych realizowanych przez zarządcę krajowej sieci kolejowej, tj. spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dzięki realizacji inwestycji na trasie Rail Baltica, prędkość pociągów pasażerskich została zwiększona do 160 km/h na odcinku Warszawa Rembertów - Białystok (z przyszłą rozbudową do 200 km/h). Na odcinku Białystok - Ełk infrastruktura zostanie dostosowana do prędkości 200 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych.

W styczniu 2025 r. ogłoszony został przetarg na realizację inwestycji na tym odcinku. Wobec złożenia odwołań na dokonany wybór wykonawcy, PKP PLK S.A. obecnie oczekuje na ich rozpatrzenie przez Krajową Izbę Odwoławczą oraz Wojewódzki Sąd Administracyjny. Pomimo przedłużającego się postępowania przetargowego zgodnie z aktualnie obowiązującym harmonogramem prace inwestycyjne planowane są do zakończenia w terminach wpisujących się w okres kwalifikowalności środków unijnych. Realizacja prac na odcinku Białystok – Ełk finansowana będzie z instrumentu CEF2, a zakończenie prac planowane jest do 2030 roku.

Planowana jest również gruntowna modernizacja odcinka Ełk-Trakiszki (granica PL-LT) wraz z budową odcinków w nowym przebiegu. Obecnie przygotowywana jest dokumentacja projektowa dla tego odcinka, która zostanie opracowana do 2030 roku.

Należy zaznaczyć, że przyjęty w sierpniu 2023 roku Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) nie zabezpieczał środków na realizację robót budowlanych dla ostatniego odcinka Rail Baltica do granicy z Litwą. Dlatego w celu dokończenia modernizacji całej linii na terenie Polski, istotne jest zapewnienie tych środków w ramach nowej perspektywy finansowej 2028-2034, co jest obecnie przedmiotem podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury działań dotyczących aplikowania o środki w ramach Instrumentu CEF3 dla tej inwestycji.

W odniesieniu do przyspieszenia przejazdów pociągów na odcinku Suwałki - Augustów - Białystok informuję, że aktualnie trwa finalizacja zadania inwestycyjnego polegającego na centralizacji sterowania ruchem kolejowym na linii kolejowej nr 40 pomiędzy Sokółką a Lasem Suwalskim. W zakresie tego zadania planowana jest m.in. odbudowa stacji Szczepki na najdłuższym szlaku Augustów – Las Suwalski oraz zabudowa urządzeń komputerowych i przekaźnikowych.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Powyższe prace spowodują zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 40 oraz skrócenie czasu jazdy dzięki krótszemu oczekiwaniu na mijanie pociągów na stacjach. Z uwagi na fakt, że ww. odcinek linii kolejowej nr 40 jest podzielony na szlaki o zrównoważonych odległościach, w ocenie PKP PLK S.A. budowa nowych mijanek nie jest rozwiązaniem, które wpłynęłoby na zwiększenie przepustowości.

Perony na stacji w Suwałkach objęte są pracami projektowymi w ramach obecnie realizowanego projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) – dokumentacja projektowa" i zostaną zmodernizowane podczas robót budowlanych na przedmiotowym odcinku.

Resort infrastruktury wraz z PKP Intercity, w celu skrócenia czasu przejazdu pociągów Spółki na odcinku Suwałki - Augustów - Białystok rozważa dwa scenariusze.

Pierwszy z nich zakłada wykorzystanie lokomotyw hybrydowych. Należy jednak podkreślić, że docelowa liczba tego typu taboru (16 szt.), a także duża liczba linii kolejowych, na których ich zastosowanie byłoby zasadne, wymaga przeprowadzenia szczegółowej analizy efektywności ich wykorzystania.

Drugim rozważanym rozwiązaniem jest wykorzystanie do obsługi odcinka Kraków - Białystok lokomotyw przystosowanych do prędkości 200 km/h, a na dalszej części trasy klasycznej lokomotywy spalinowej, dopuszczonej także do ruchu na terenie Litwy. Analogiczne rozwiązanie w zakresie zmiany zestawienia składów pociągów stosowane jest również w relacji Gdynia – Praga, gdzie we Wrocławiu następuje wyłączanie i włączanie wagonów, co wynika z niższego popytu na miejsca na odcinku od Wrocławia do granicy państwa.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu