



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.60.2026
Warszawa, 13 sierpnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18585 Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Pępek w sprawie pomijania linii kolejowej Żywiec-Zwardoń w planach rozwoju dalekobieżnych połączeń kolejowych, przedstawiam poniższe stanowisko.

Jak już wskazywano w odpowiedziach na wcześniejsze interpelacje¹, linia kolejowa nr 139 między Żywcem a Zwardoniem, pomimo trwających tam prac budowlanych, ma szczególny charakter ze względu na dużą liczbę ostrych łuków, profil jednotorowy, spore różnice przewyższeń i intensywny ruch regionalny, który według planów Marszałka Województwa Śląskiego ma być dalej rozbudowywany do osiągnięcia docelowej częstotliwości przynajmniej jednego pociągu w godzinie. Z uwzględnieniem powyższych uwarunkowań, na obecnym etapie nie przewiduje się uruchomienia bezpośrednich połączeń dalekobieżnych na odcinku Żywiec–Zwardoń.

Ponadto należy zauważyć, że założenia oferty, mającej obowiązywać po 2030 r., jak i oferty po 2035 r. zostały szczegółowo opracowane przez ekspertów Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. w oparciu o szczegółowe modele transportowe oparte na prognozowanym popycie na usługi pasażerskiego transportu kolejowego. Przeprowadzone analizy prognostyczne nie wykazały poziomu prognozowanego popytu, który uzasadniałby uwzględnienie na tym odcinku regularnych połączeń dalekobieżnych w planowanej ofercie. W świetle wyników przeprowadzonych analiz, potrzeby przewozowe na odcinku Żywiec–Zwardoń są obecnie uwzględniane przede wszystkim poprzez ofertę regionalnych przewozów pasażerskich.

Jak już zostało wskazane w odpowiedziach na wcześniejsze interpelacje, odcinek Żywiec – Zwardoń mógłby znajdować uzasadnienie dla połączeń pasażerskich jedynie w relacjach międzynarodowych na Słowację i ewentualnie dalej na Węgry lub do Austrii, jednakże strona słowacka nie wyraziła zainteresowania wykorzystaniem trasy przez Zwardoń i Skalite. W prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury rozmowach z Ministerstwem Transportu Republiki Słowackiej, strona słowacka informowała, że odcinek Čadca–Skalité nie został ujęty w obowiązującym słowackim planie transportowym, stanowiącym podstawę organizacji przewozów dalekobieżnych i międzynarodowych przez słowackie Ministerstwo Transportu, co obecnie ogranicza możliwość organizacji na tej trasie przewozów objętych służbą publiczną.

Jednocześnie sam fakt poprawy parametrów infrastruktury nie przesądza o zasadności uruchomienia połączeń dalekobieżnych, która jest każdorazowo oceniana z uwzględnieniem

¹ Interpelacja nr 15671 z 3 marca 2026 roku; Interpelacja nr 16811 z dnia 28 kwietnia 2026 roku; Interpelacja nr 17395 z dnia 28 maja 2026 roku.

prognozowanego popytu, parametrów infrastruktury, możliwości prowadzenia ruchu oraz całokształtu projektowanej siatki połączeń.

Dodatkowo informuję, że dla części z niedawno uruchomionych nowych połączeń PKP Intercity S.A. z Krakowa do Bielska-Białej w kolejnym rozkładzie jazdy 2026/2027 planowane jest wydłużenie trasy Żywca (czas przejazdu wyniesie ok. 1:40 h). Będzie to dotyczyło trzech par pociągów: Pilsko (wyjazd z Żywca około 6:00, skład powrotny - wyjazd z Krakowa około 20:00), Rysianka (wyjazd z Żywca około 10:00, powrotny około 16:00) i Żylica (wyjazd z Żywca około 18:00, powrotny z Krakowa około 8:00 rano kolejnego dnia).

Walory turystyczne Beskidu Żywieckiego są uwzględniane przy planowaniu oferty transportowej, jednak czynnik turystyczny stanowi jeden z elementów oceny zasadności uruchamiania połączeń dalekobieżnych i nie przesądza samodzielnie o ich uwzględnieniu w planie transportowym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, mający być podstawą do organizacji dalekobieżnych połączeń transportowych służby publicznej po 2030 r. jest obecnie w procedurze legislacyjnej i podlega uzgodnieniom międzyresortowym oraz z jednostkami samorządu terytorialnego. Dokument ma być podstawą organizacji połączeń w latach 2030 – 2034.

Od 2035 r. podstawą krajowej siatki połączeń dalekobieżnych ma być Horyzontalny Rozkład Jazdy przygotowany na zlecenie Ministerstwa przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Urząd Transportu Kolejowego. Dokument ten podlegał również konsultacjom publicznym, jak i był szeroko konsultowany z samorządami województw.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/Dokument podpisany elektronicznie/