



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.33.2025
Warszawa, 28 kwietnia 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 8856 Posła na Sejm RP Wojciecha Króla, w sprawie rewitalizacji linii kolejowych na trasie Orzesze Jaśkowice-Tychy-Baraniec-KWK Piast-Nowy Bieruń - Oświęcim, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Prace przygotowawcze (dokumentacja przedprojektowa i projektowa) dotyczące rewitalizacji linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 na odcinku Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim były prowadzone przez PKP PLK SA w latach 2020-2023 w ramach projektu finansowanego z RPO Województwa Śląskiego. Marszałek Województwa nie zapewnił jednak środków finansowych na realizację robót budowlanych, w związku z czym Spółka podjęła działania mające na celu zapewnienie alternatywnego źródła finansowania inwestycji.

Na początku 2025 roku projekt rewitalizacji ww. linii został zgłoszony przez PKP PLK SA do dofinansowania ze środków unijnych w ramach programu FENIKS 2021-2027 w ramach działania FENX.05.04 „Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei”. Projekt podzielono na dwa oddzielne odcinki realizacyjne: Orzesze Jaśkowice – Tychy oraz Tychy – Nowy Bieruń. W ocenie PKP PLK SA etapowe podejście do realizacji projektu zwiększa szansę na pozyskanie dofinansowania z ww. programu. Wyniki konkursu nie są jeszcze znane, jednak Spółka oczekuje na pozytywne rozstrzygnięcie.

W przypadku zapewnienia finansowania, inwestycja zostanie przeniesiona na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). PKP PLK SA przystąpi do przygotowywania procedury przetargowej, a następnie realizacji zaplanowanych prac. W związku z oczekiwaniem na decyzję w zakresie dofinansowania, na chwilę obecną nie można jednoznacznie wskazać terminów realizacji robót budowlanych w ramach omawianego projektu.

Środki finansowe przeznaczone na modernizację infrastruktury kolejowej są ograniczone, co zmusza Spółkę do poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania. Projekty o znaczeniu regionalnym, realizowane są w miarę możliwości finansowych, natomiast w opinii Ministerstwa Infrastruktury powinny być finansowane ze środków pozostających w dyspozycji Marszałków poszczególnych województw. Działania podejmowane przez władze województw: łódzkiego, mazowieckiego i wielkopolskiego są przykładem finansowania liniowej infrastruktury kolejowej ze środków programów regionalnych.

Jednym z głównych zagrożeń mających wpływ na realizację ww. inwestycji jest brak przyznania finansowania. W przypadku nieotrzymania środków z planowanych źródeł, konieczne będzie poszukiwanie kolejnego alternatywnego rozwiązania.

Uprzejmie informuję, że na początku bieżącego roku, na poziomie krajowym pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury, Spółka Centralny Port Komunikacyjny we współpracy z PKP PLK SA oraz Instytutem Rozwoju Miast i Regionów rozpoczęła projekt

Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Działania w ramach projektu obejmują kompleksową analizę rozwoju sieci kolejowej, zarówno istniejących odcinków, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych. Analiza uwzględnia m.in. spodziewaną liczbę pasażerów, ruch pociągów oraz adekwatność parametrów technicznych. Prognozy liczby podróży pomiędzy poszczególnymi obszarami (niezależnie od środka transportu), położenie odcinków na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań również są brane pod uwagę. Obsługa ośrodków regionalnych jest planowana w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy.

Efektom działań będzie osiągnięcie długoterminowego, stabilnego planu rozwoju infrastruktury i tras kolejowych w Polsce, który będzie podstawą do planowania inwestycji w ramach kolejnych perspektyw finansowych.

W odniesieniu do planów dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej w województwach śląskim i małopolskim, informuję, że plany dla województwa małopolskiego obejmują m.in.:

- nową linię kolejową Podłęże – Tymbark/Mszana Dolna oraz kompleksowo zmodernizowaną linię nr 104, zapewniającą szybkie połączenie Krakowa z południową częścią województwa – Sądecczyzną (w tym Nowym Sączem) oraz Podhalem (Nowy Targ, Zakopane);
- modernizację ciągu Kraków – Kozłów – Psary – CMK, z docelowym czasem przejazdu na trasie Kraków – Warszawa wynoszącym około 2 godziny;
- modernizację linii kolejowej nr 8 w kierunku województwa świętokrzyskiego (Kielce, Skarżysko Kamienna) oraz mazowieckiego (Radom, Warszawa);
- usprawnienie alternatywnego ciągu Kraków - aglomeracja górnośląska przez Skawinę, Oświęcim i Mysłowice (linie nr 94 i 138).

Plany dla województwa śląskiego obejmują m.in.:

- modernizację korytarzy pasażerskich i towarowych (ciągi E 65, C-E 65 i E 30) na obszarze Śląska;
- modernizację Katowickiego Węzła Kolejowego, w tym w szczególności linii średnicowej;
- usprawnienie alternatywnego połączenia z województwami ościennymi, w tym małopolskim (przez Oświęcim) i opolskim (przez Lubliniec – Fosowskie oraz Pyskowice – Strzelce Opolskie);
- rozbudowę i dostosowanie sieci kolejowej do potrzeb rosnącego ruchu aglomeracyjnego i regionalnego;
- udrożnienie ciągów wywozowych dla potrzeb ruchu towarowego (likwidacja wąskich gardel).

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu