



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.6.2025
Warszawa, 28 kwietnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 2342 Posła na Sejm RP Łukasza Kmity, w sprawie modernizacji linii kolejowej nr 62 i 156, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

PKP PLK S.A. w ostatnich latach w ramach modernizacji linii kolejowej nr 62 i linii kolejowej nr 156 zrealizowała inwestycje:

- 1) „Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.”. Inwestycja zrealizowana ze środków budżetu państwa; poniesiony nakład finansowy wyniósł 299 634 303,61 zł netto; środki wydatkowano w latach 2016 – 2023;
- 2) umowa na zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 156 Bukowno – Jaworzno Szczakowa realizowanego w ramach projektu pn. „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”. Inwestycja zrealizowana ze środków budżetu państwa; poniesiony nakład finansowy wyniósł 25 344 007,76 zł netto; środki wydatkowano w latach 2016 – 2018.

W chwili obecnej Spółka realizuje inwestycję na linii kolejowej nr 62 pn. „Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd. – etap II”. Projekt realizowany jest ze środków budżetu państwa. Dotychczas poniesiony nakład finansowy wynosi 68 792 975,80 zł netto; środki wydatkowane od roku 2024 – do chwili obecnej.

Prędkość rozkładowa pociągów uruchamianych przez przewoźnika kolejowego Polregio S.A. na linii kolejowej nr 62 obecnie wynosi około 53 km/h, natomiast na linii kolejowej nr 156 około 62 km/h. Należy pamiętać, że prędkość rozkładowa może być mniejsza lub równa prędkości maksymalnej obowiązującej na danym odcinku linii kolejowej i uzależniona jest między innymi od prędkości, z jaką może poruszać się tabor.

W obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy na wskazanych liniach kolejowych zastosowano rezerwy czasowe zgodne z obowiązującymi regulacjami oraz przyjętymi z doświadczenia praktykami na liniach, na których prowadzone są prace modernizacyjne.

Na odcinku Jaroszewiec Olkusi – Bukowno linii kolejowej nr 62 obowiązują zamknięcia torowe oraz ograniczenia prędkości związane z przebudową stacji kolejowej Olkusz.

Według stanu na 31 marca 2025 roku ograniczenia prędkości na linii kolejowej nr 62 (ze wskazaniem toru parzystego i nieparzystego) wraz z powodem jego wprowadzenia przedstawiały się następująco.

tor (P/N)	od km	do km	Przyczyna ograniczenia prędkości
N	14,000	14,161	sieć trakcyjna nieobjęta modernizacją, dopuszczalna prędkość do 110 km/h
N	33,621	34,783	sieć trakcyjna nieobjęta modernizacją dopuszczalna prędkość do 110 km/h
P	43,975	44,645	jazda obok miejsca robót
P	44,645	45,550	jazda obok miejsca robót
P	45,550	46,263	jazda obok miejsca robót
N	45,743	46,630	sieć trakcyjna nieobjęta modernizacją, dopuszczalna prędkość do 110 km/h
N	52,800	52,914	sieć trakcyjna nieobjęta modernizacją, dopuszczalna prędkość do 110 km/h
P	54,396	54,480	sieć trakcyjna nieobjęta modernizacją, dopuszczalna prędkość do 110 km/h
P	68,550	69,550	jazda obok miejsca robót "Podawać sygnał baczność" dla obu kierunków
N	81,870	83,554	pogorszenie stanu urządzeń wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym

Natomiast na linii kolejowej nr 156 nie było ograniczeń prędkości.

Spółka poinformowała, że zrealizowany projekt pn. „Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.” nie zakładał modernizacji sieci trakcyjnej na odcinkach od km 14,000 do km 14,161; od km 33,621 do km 34,783; od km 45,743 do km 46,630; od km 52,800 do km 52,914 (tor nieparzysty) oraz od km 54,396 do km 54,480 (tor parzysty) linii kolejowej nr 62. Omawiana infrastruktura we wskazanym kilometrażu posiada świadectwo dopuszczenia istniejącej sieci trakcyjnej typu C120-2C do maksymalnej prędkość 110 km/h.

Na obecną chwilę PKP PLK S.A. nie planuje nowych projektów inwestycyjnych obejmujących linię kolejową nr 62. Jednakże deklaruje, iż poczyni starania dla uzyskania środków finansowych mających na celu zniesienie wprowadzonych ograniczeń prędkości z tytułu sieci trakcyjnej.

Zgodnie z Regulaminem sieci, konstrukcja rocznego rozkładu jazdy 2025/2026 (dalej: „RRJ 2025/2026”) będzie trwała od 8 kwietnia 2025 roku do 4 lipca 2025 roku, tym samym Spółka nie może wskazać, jakie będą zaplanowane czasy przejazdu w RRJ 2025/2026 ani czy czasy jazdy ulegną poprawie w nowym rozkładzie jazdy pociągów. Od 31 marca 2025 roku aplikanci (przewoźnicy kolejowi) mają możliwość składania wniosków o przydzielenie przepustowości.

PKP PLK S.A. opracowuje rozkład jazdy na podstawie wniosków składanych przez aplikantów (przewoźników kolejowych) i to w gestii przewoźnika kolejowego leży wybór parametrów takich jak: relacja pociągu, trasa przejazdu, miejsca zatrzymania, długość pociągu bądź tabor jakim będzie realizowany przejazd, które wraz z parametrami infrastruktury kolejowej wpływają zasadniczo na czas przejazdu pociągu.

Zgodnie z uzyskanymi informacjami od Spółki, wydłużony czas przejazdu na odcinku Bukowno – Jaworzno Szczakowa wynika z ograniczeń prędkości do 40 km/h dla jazdy „na bok” zarówno w stacji kolejowej Bukowno, jak i w stacji kolejowej Jaworzno Szczakowa. Dodatkowo pociągi mają zaplanowane postoje handlowe, wydłużające ich czasy przejazdu wynikające z ich rozruchu i hamowania.

Natomiast uzyskanie czasu przejazdu poniżej 8 minut na odcinku Bukowno – Jaworzno Szczakowa uzależnione jest między innymi od zastosowanego taboru kolejowego. Dodatkowo należałoby podnieść prędkość maksymalną na całej linii kolejowej nr 156 do co najmniej 110 km/h oraz przebudować stacje kolejowe Bukowno i Jaworzno Szczakowa, tak aby zlikwidować jazdy „na bok” po rozjazdach przy zmianie linii kolejowej z 62 na linię kolejową nr 156 oraz z linii kolejowej nr 156 na linię kolejową nr 133.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu