



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.130.2025

Warszawa, 13 sierpnia 2025

Szanowny Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 10726 Posła na Sejm RP Łukasz Kmity, w sprawie wydłużenia pociągu EIC „Tatry” do relacji Gdynia-Warszawa-Zakopane, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że w latach 2018-2025 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizowała modernizację ciągu linii kolejowych na odcinku Kraków – Zakopane (linie nr 97, 98 i 99), obejmującą przebudowę torów, stacji i przystanków kolejowych, licznych przejazdów kolejowo-drogowych oraz infrastruktury technicznej. Powyższe umożliwiło zarówno podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich, jak również komfortu podróży dzięki zabudowie toru bezстыkowego na przeważającej części linii.

W ramach modernizacji została zaprojektowana nowa geometria linii, dzięki której możliwe było uzyskanie efektów eksploatacyjnych w postaci podniesienia prędkości pociągów, przy założeniu prowadzenia prac w granicach terenu kolejowego.

Należy podkreślić, że parametry eksploatacyjne możliwe do osiągnięcia limitowane są poprzez górski charakter linii, ukształtowanie terenu, łuki o małych promieniach oraz liczne przejazdy kolejowo-drogowe.

Mając na uwadze powyższe, postulowane dalsze podniesienie prędkości na liniach kolejowych nr 97, 98 oraz 99 wiązałoby się z wyjściem poza teren kolejowy, a w konsekwencji koniecznością zajęcia gruntów prywatnych i dokonywania bardzo kosztownych wywłaszczeń, zarówno w wymiarze finansowym, jak i społecznym.

Niezależnie od powyższego, obecnie zidentyfikowano ograniczenia w zakresie zaprojektowanego układu torowego. W szczególności dotyczą one przepustowości linii, wynikającej m.in. z długich odcinków pozbawionych mijanek oraz braku równoczesności wjazdów na stacje z obydwu kierunków. To bardzo poważny błąd w projektowaniu całej trasy od Skawiny do Zakopanego. Wskazane czynniki mają wpływ na płynność prowadzenia ruchu pociągów, zwłaszcza przy rosnącym natężeniu przewozów pasażerskich.

Na przykładzie odcinka Raba Wyżna – Zakopane widać skalę zwiększonego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie, gdzie średniodobowa liczba kursujących pociągów wzrosła z 14 (rozkład 2016/2017) do 32 w sezonie 2023/2024, a obecnie kursuje ich już 48 dziennie.

Dodatkowo zauważalny jest wyraźny wzrost liczby podróżnych korzystających z linii do Zakopanego. Przykładowo, ze stacji Zakopane w 2017 roku korzystało średnio 1 300 pasażerów dziennie, w 2023 roku odnotowano 2 200 pasażerów dziennie, natomiast w 2024 roku było ich już około 4 200.

Z uwagi na odnotowany wzrost liczby kursujących pociągów, a tym samym również pasażerów, priorytetem będzie rozwiązanie problemów związanych z przepustowością infrastruktury kolejowej na tym odcinku linii kolejowej, mających realny wpływ na jakość i punktualność przewozów.

Jednocześnie nadmieniam, że w celu skrócenia czasu podróży pomiędzy Krakowem a Zakopanem prowadzone są prace w ramach projektu „Podłęże - Piekiełko”, który stanie się ciągiem alternatywnym łączącym podkrakowskie Podłęże, Gdów, Mszanę Dolną, Rabkę-Zdrój, Chabówkę i dalej przez Nowy Targ do Zakopanego.

Nowa trasa umożliwi dojazd z centrum Krakowa do Zakopanego w czasie około 90 minut. Dzięki poprowadzeniu trasy z wykorzystaniem licznych tuneli, estakad i obiektów inżynierskich możliwe będzie uzyskanie prędkości rozkładowych na linii dwutorowej na odcinku Podłęże – Szczyrzyc na poziomie 160 km/h, natomiast na odcinku jednotorowym w kierunku Chabówki na poziomie 60 – 120 km/h. Linia będzie również wykorzystywana w ruchu dalekobieżnym, co jest szczególnie istotne w kontekście ruchu turystycznego.

Należy zauważyć, że proces planowania przez PKP PLK S.A. oferty przewozowej zakłada maksymalne uwzględnienie możliwości infrastruktury. Ewentualne wydłużone czasy postojów są zależne m.in. od przepustowości linii kolejowej i wynikają z czynników eksploatacyjno – ruchowych. Nie są zależne od przewoźnika ani organizatora. Całkowity czas przejazdu pomiędzy Krakowem a Zakopanem będzie znany po zarządzeniu rozkładu jazdy przez PKP PLK SA, która jest w trakcie prac konstrukcyjnych. Ministerstwo kładzie nacisk na optymalizację czasów przejazdu i monitoruje sytuację. Celem prowadzonych działań nie jest pogorszenie, lecz poprawa dostępności transportowej oraz zwiększenie efektywności krajowego systemu kolejowego.

Ponadto informuję, że Ministerstwo Infrastruktury, jako organizator kolejowych przewozów pasażerskich, kładzie duży nacisk na zapewnienie możliwie dużej liczby bezpośrednich połączeń, uwzględniając preferencje podróżnych. Jednakże pociągi kategorii EIP/EIC, do których odnosi się powyższe pytanie, realizują połączenia komercyjne i nie są objęte, łączącą Ministra Infrastruktury i PKP Intercity S.A. umową o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich.

Pociągi kategorii EIP/EIC uruchamiane są na zasadach komercyjnych przez Spółkę - tj. na własne ryzyko handlowe – bez dofinansowania ze środków budżetu państwa. Dlatego też przewoźnik posiada autonomię decyzyjną dotyczącą siatki tego rodzaju połączeń, np. liczby kursów, tras, godzin kursowania czy stacji zatrzymań. Decyzje o rozszerzeniu bądź ograniczeniu oferty przedmiotowych połączeń podejmowane są przez Spółkę na podstawie przewidywanych lub uzyskiwanych wyników finansowych tych połączeń.

Ponadto pragnę nadmienić, że w wakacyjne soboty z Gdyni i w niedziele z Zakopanego kursuje nowy pociąg EIC Morskie Oko, który od kolejnego rozkładu jazdy planowany jest jako pociąg całoroczny. Dodatkowo, dostępne w tej relacji są cztery bezpośrednie połączenia IC/TLK oraz połączenia z jedną przesiadką.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu