



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DTK-8.054.91.2025  
Warszawa, 07 października 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 11887 Posła na Sejm RP, Pana Łukasza Kmity, w sprawie przeglądu trasowania i planowania pociągów pod kątem uzyskiwania lepszych czasów przejazdu i ograniczenia rezerw czasowych, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy oferty przewozowej pociągów spółki PKP Intercity SA na linii Krynica-Muszyna-Nowy Sącz-Kraków, przedstawiam poniższe stanowisko.

Zarządca infrastruktury w sposób ciągły współpracuje z przewoźnikami, w tym z PKP Intercity S.A., zarówno na etapie opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów zgodnie z Regulaminem Sieci, jak również poszczególnych zmienionych organizacji ruchu w celu wypracowania optymalnego rozkładu jazdy na całej sieci kolejowej.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez PKP PLK odnośnie do czasu jazdy pociągu nr 33104 „Małopolska” (w interpelacji określony jako „Malinowski”) w stosunku do pociągu nr 33156 „Nikifor” na czas przejazdu poza liczbą postojów handlowych wpływ mają:

- czas na zmianę kierunku jazdy na stacji Muszyna, gdzie pociąg nr 33104 „Małopolska” ma określony przez przewoźnika czas 19 minut, tj. 12 minut dłużej w stosunku do pociągu nr 33156 „Nikifor” obsługiwanego przez elektryczny zespół trakcyjny;
- parametry pociągów (prędkość maksymalna, czas na rozruch i hamowanie) – pociąg „Nikifor” ma prędkość maksymalną 130 km/h, pociąg „Małopolska” ma prędkość maksymalną 125 km/h;
- w przypadku pociągów przewoźników POLREGIO S.A. oraz Koleje Małopolskie sp. z o.o. są to elektryczne zespoły trakcyjne, co wiąże się z lepszymi parametrami przyspieszenia i hamowania;
- jednotorowy charakter linii kolejowej nr 96 wymuszający postoje techniczne na mijanie się pociągów;
- dodatkowo na odcinku Kraków Główny – Podłęże pociągi spółki PKP Intercity S.A. kursują linią kolejową nr 95 (przez stację Kraków Nowa Huta), co ułatwia realizację pracy manewrowej związanej z „rozłączaniem” grupy wagonów bezpośrednich do Krynicy-Zdroju z pociągów kursujących do Zakopanego. Jednak negatywnie wpływa to na czas przejazdu, zwłaszcza dla odcinka Kraków Główny – Tarnów.

W kontekście linii kolejowych nr 96 i 105 należy pamiętać, że w przeważającej części są to linie jednotorowe położone w terenie górskim o wzmożonym ruchu sezonowym i trwających pracach modernizacyjno - rewitalizacyjnych. Wszystko to sprawia, że planowanie rozkładu jazdy na liniach o takiej charakterystyce jest obciążone dużymi

ograniczeniami. Należy brać również pod uwagę, że charakterystyka linii jednotorowych powoduje, iż każdorazowe zwiększenie liczby uruchamianych pociągów wpływa na wydłużenie czasu ich jazdy.

Ministerstwo Infrastruktury, w celu uatrakcyjnienia czasu przejazdu na odcinku Kraków – Krynica-Zdrój, finansuje i nadzoruje program rewitalizacji linii między Tarnowem a Muszyną i Krynica w celu poprawy ich parametrów. Dzięki realizacji wszystkich prac na torach wyeliminujemy ograniczenia w ruchu i w końcowym efekcie na wielu szlakach podniesiemy prędkość nawet do 120 km/h.

Warto jednocześnie zaznaczyć, że aktualnie PKP PLK realizuje również kompleksową modernizację linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz oraz budowę linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark potocznie zwanej „Podłęże – Piekiełko”. Dzięki projektowi „Podłęże – Piekiełko” możliwy będzie dojazd z centrum Krakowa do Nowego Sącza w czasie około godziny. Dzięki trasowaniu pociągów przez linię kolejową „Podłęże – Piekiełko” znacząco skróci się czas przejazdu pociągów pasażerskich do Krynicy. Linia będzie wykorzystywana w ruchu dalekobieżnym, co jest szczególnie istotne w kontekście ruchu turystycznego. Oprócz modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz projekt swoim zakresem obejmuje budowę nowych torów kolejowych, po których pociągi będą mogły poruszać się z prędkością maksymalną do 160 km/h, co znacząco wpłynie na czas przejazdu.

W odniesieniu do czasu jazdy pociągu w relacji Kraków – Krynica-Zdrój na poziomie 3:30 minut informuję, że w opracowanym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 czas najszybszego pociągu na trasie Krynica-Zdrój – Kraków Główny wynosi 3 godz. 57 min (pociąg przewoźnika „PKP Intercity” S.A. nr 33104 „Małopolska”). Skrócenie czasu o 27 minut przy zachowaniu obecnej koncepcji prowadzenia pociągu składem wagonowym z włączaniem/wyłączaniem wagonów w stacji Kraków Główny (konieczność wjazdu od strony stacji Kraków Nowa Huta) i zmianą czoła w stacji Muszyna, nie jest możliwe.

Jak przekazał zarządca infrastruktury w latach 2015 – 2025 Spółka przeznaczyła 158,6 mln zł na prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 96 na odcinku Tarnów – Muszyna. Inwestycja została sfinansowana ze środków budżetowych. Poniesione nakłady w latach prezentują się następująco: 2017 r.: 40,1 mln zł; 2018 r.: 30,8 mln zł; 2019 r.: 42,9 mln zł; 2020 r.: 22,1 mln zł; 2021 r.: 11,0 mln zł; 2022 r.: 11,6 mln zł.

W ramach modernizacji została wymieniona wyeksploatowana nawierzchnia torowa wraz z przebudową układów torowych, systemów srk, energetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej, obiektów inżynierskich i urządzeń obsługi podróży. Działania te umożliwiły zwiększenie prędkości pociągów towarowych oraz pasażerskich z 50 km/h na 70 km/h na odcinku Grybów – Kamionka Wielka.

Ponadto w ramach tzw. Programu Przystankowego na wskazanym odcinku:

- wybudowano nowe przystanki: Nowy Sącz Gorzków o wartości 18,2 mln zł, realizowany w latach 2022 – 2024 i Nowy Sącz Dąbrówka o wartości 11,4 mln zł, realizowany w latach 2022 – 2024;
- zmodernizowano 10 przystanków na linii kolejowej nr 96 oraz linii kolejowej nr 105 (m.in. Tuchów, Rytro, Stary Sącz, Muszyna Zdrój) o łącznej wartości 68,1 mln zł.

- na zaawansowanym etapie jest modernizacja 3 przystanków na linii kolejowej nr 96 (Wierchomla Wielka, Żegiestów-Zdrój, Zubrzyk) o łącznej wartości 14,2 mln zł.

Inwestycje te zwiększają dostępność transportu kolejowego, a także przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa w zakresie infrastruktury pasażerskiej poprzez udostępnianie nowoczesnych przystanków osobowych.

Dodatkowo na linii kolejowej nr 96 w latach 2024 – 2025 zrealizowano szereg drobnych prac, jak np. punktowa wymiana urządzeń przejazdowych na szlaku Ptaszkowa – Kamionka Wielka o łącznej wartości 17,4 mln zł. Od 2025 r. trwają ponadto punktowe prace związane z poprawą przepustowości i parametrów eksploatacyjnych przedmiotowej linii o wartości 21,4 mln zł, m.in. na szlaku Stary Sącz – Rytro, Rytro – Piwniczna, Muszyna – Plavec oraz na stacjach Grybów, Rytro, Wierchomla, Żegiestów.

Odnosząc się do kwestii punktowych ograniczeń prędkości na linii kolejowej Tarnów – Stróże – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój informuję, że na liniach nr 96 i 105 obecnie występuje łącznie 16 punktowych ograniczeń prędkości. Zarządca podejmuje działania zmierzające do ich sukcesywnego znoszenia, jednak realizacja części zadań uzależniona jest od dostępności środków finansowych, m.in. w zakresie podniesienia kategorii przejazdów kolejowo-drogowych, gdzie spowolnienia wynikają z ograniczonej widoczności.

W 2025 r. wykonano również prace na odcinku linii kolejowej nr 96 od Starego Sącza do granicy państwa, gdzie pociągi na niektórych odcinkach mogą kursować z prędkością 120 km/h. Na 2027 r. zaplanowano realizację prac na odcinku Tarnów – Stróże, co także przełoży się na dalsze podniesienie prędkości.

W kontekście czasu trwania czynności manewrowych w stacji Kraków Główny należy podkreślić, że wszelkie czynności, które odbywają się na dużych stacjach węzłowych odbywają się pod dużym ruchem pozostałych pociągów, co ma niebagatelny wpływ na dostępność torów i ogólny czas realizacji manewrów. W związku z powyższym nie można rozpatrywać pojedynczych pociągów bez uwzględnienia otoczenia.

*Łączę wyrazu szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/