



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.168.2025
Warszawa, 29 grudnia 2025

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2686 Posła na Sejm RP Łukasza Kmity, w sprawie analizy zasadności budowy alternatywnego połączenia kolejowego Olkusz-Kraków oraz stanu technicznego linii kolejowych nr 156 i 62, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że zarządca infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A. nie prowadził analiz dotyczących budowy nowego odcinka linii kolejowej łączącego Bukowno i Jaworzno Sierszę jako przedłużenie linii kolejowej nr 114.

Obecnie na linii kolejowej nr 114 prowadzony jest wyłącznie ruch pociągów towarowych do Elektrowni Siersza w Trzebini. Na omawianej linii kolejowej występują trudne warunki terenowe związane z bardzo dużymi wzniesieniami, w następstwie czego obecnie pociągi muszą być obsługiwane przez dwie lokomotywy.

Geometria istniejącej linii kolejowej nr 114 teoretycznie pozwala na uzyskanie prędkości maksymalnej około 60 km/h. Z uwagi na brak planów modernizacyjnych przedmiotowej linii, Spółka nie prowadziła analiz, które określałyby docelowe prędkości. Ponadto teren, przez który przebiega istniejąca linia kolejowa jest trudny geologicznie – m.in. występują zapadliska, podtopienia w wyniku nieustabilizowanych wód powierzchniowych i potencjalne szkody górnicze.

Odnosząc się czasu przejazdu pociągów dla odcinka Olkusz - Kraków Główny informuję, że według analiz przeprowadzonych w ramach Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego wstępny czas przejazdu na trasie Kraków Główny - Olkusz po wybudowaniu łącznicy kolejowej w Jaworznie Szczakowej dla pociągu:

- przyspieszonego wyniósłby około 53 min;
- osobowego zatrzymującego się na wszystkich stacjach kolejowych i przystankach osobowych czas przejazdu wyniósłby około 68 - 71 min.

Ponadto informuję, że umowa na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy łącznicy w Jaworznie jest realizowana zgodnie z założonym harmonogramem.

W odniesieniu do szacunkowego czasu przejazdu dla odcinka Olkusz - Kraków Główny, po wybudowaniu nowej linii kolejowej z Bukowna do Trzebini Sierszy i modernizacji odcinka Trzebinia Siersza – Trzebinia, z uwagi na teren dawnej kopalni piasku można założyć, że nowo projektowane przedłużenie linii kolejowej nr 114 miałoby około 12 - 15 km, co w połączeniu z geometrią istniejącego przebiegu mogłoby przełożyć się na czas przejazdu na odcinku Trzebinia - Bukowno na poziomie około 20 - 30 min (w zależności od szczegółowych rozwiązań technicznych).

Mając na uwadze powyższe czas podróży na trasie Kraków Główny – Olkusz mógłby wynieść dla pociągu:

- przyspieszonego około 55 - 65 min;
- osobowego zatrzymującego się na wszystkich stacjach kolejowych i przystankach osobowych około 70 - 80 min.

Jednocześnie informuję, że koncepcja Horyzontalnego Rozkładu Jazdy dla horyzontu czasowego 2035 roku nie przewiduje kursowania pociągów dalekobieżnych uruchamianych w ramach służby publicznej linią kolejową nr 156 Bukowno - Jaworzno Szczakowa. Niemniej projekt znajduje się obecnie na etapie konsultacji i mogą zostać do niego wprowadzone zmiany.

Dodatkowo obowiązujący plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiący załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nie uwzględnia połączeń międzywojewódzkich na wskazanej linii kolejowej.

Założenia nowego planu transportowego, który będzie obowiązywał od 2030 roku są obecnie przygotowywane.

W chwili obecnej prędkość konstrukcyjna dla linii kolejowej nr 156 wynosi 100 km/h. Obecnie najszybszy przejazd pociągu pasażerskiego na trasie Bukowno - Jaworzno Szczakowa wynosi 10 min, natomiast średni czas przejazdu to 12 min. W celu wdrożenia prędkości 160 km/h na omawianej linii kolejowej należałoby wykonać prace w zakresie:

- branży torowej, m.in. poprzez zmianę geometrii torów od około km 9,400 do km 11,310 linii kolejowej nr 156 (korekta łuków, przebudowa układu torowego oraz wiaduktu kolejowego na posterunku odgałęźnym Borowa Górka, zmianę geometrii torów od około km 0,620 do km 2,155 (korekta łuków i przechyłek) oraz przebudowę (bądź likwidację) przejazdu kolejowo-drogowego kat. B zlokalizowanego w km 1,098 linii kolejowej nr 156, naprawę główną torów stacyjnych nr 4 i 6 oraz wymianę rozjazdów na podrozdajdnicach strunobetonowych. Szacunkowy koszt to około 49 mln zł;
- branży automatyki i sterowania ruchem kolejowym, m.in. poprzez przebudowę urządzeń na przystanku odgałęźnym Borowa Górka i stacji kolejowej Jaworzno Szczakowa, zwiększenie drogi hamowania pociągów do 1 300 m i wymianę napędów zwrotnicowych, przeprojektowanie istniejącej aplikacji urządzeń komputerowych LCS Jaworzno Szczakowa. Szacunkowy koszt to około 40 mln zł;
- branży energetyki, m.in. poprzez zmianę typu sieci trakcyjnej dopuszczanej do prędkości 120 km/h na sieć trakcyjną dostosowaną do prędkości maksymalnej 160 km/h. Szacunkowy koszt to około 5 mln zł.

Po wykonaniu powyższych prac szacunkowy czas przejazdu pociągu regionalnego (dla obecnie eksploatowanego taboru) na trasie Bukowno - Jaworzno linii kolejowej nr 156 mógłby wynieść około 11 minut, natomiast przy zastosowaniu nowoczesnych pojazdów trakcyjnych około 9 minut. Należy przy tym uwzględnić możliwości taborowe przewoźników regionalnych, ponieważ większość pociągów obsługujących linie magistralne, takie jak nr 91 i 133, osiąga prędkości nieprzekraczające 130 km/h, co również może mieć wpływ na ostateczny czas przejazdu w tej relacji.

Ponadto informuję, że na linii kolejowej nr 62 Tunel - Sosnowiec Główny obowiązują ograniczenia prędkości na odcinku od km 81,870 do km 83,554, wynikające ze stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Sosnowiec Południowy. W konsekwencji najszybszy czas przejazdu pociągu pasażerskiego wynosi obecnie 1 godz. 27 min. Likwidacja wskazanych ograniczeń nastąpi po realizacji zadania inwestycyjnego pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I - linia E65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Południowe (Lot A1)”, którego zakończenie planowane jest w II kwartale 2027 r.

Należy podkreślić, że na linii kolejowej występują ograniczenia prędkości ze względu na ograniczenia konstrukcyjne sieci trakcyjnej, dlatego w Spółce zostały zlecone prace związane ze zmianą typu sieci, co pozwoli na jazdę z dopuszczalną prędkością 120 km/h.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że najszybszy przejazd pociągu pasażerskiego na odcinku Tunel - Sosnowiec Główny, po zniesieniu ograniczeń prędkości na linii kolejowej nr 62, mógłby wynieść 1h 20 min - 1h 24 min. Natomiast wskazany czas będzie uzależniony od zastosowanego przez przewoźnika taboru kolejowego.

Jednocześnie informuję, że na linii kolejowej nr 156 Bukowno – Jaworzno Szczakowa nie występują obecnie ograniczenia eksploatacyjne.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu