



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.37.2026
Warszawa, 02 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16811 Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Pępek, przedstawiam poniższe stanowisko.

Minister Infrastruktury działający jako organizator międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych dokłada największych starań w celu zapewnienia jak najlepszej dostępności transportowej dla mieszkańców różnych regionów Polski. Dla części z niedawno uruchomionych nowych połączeń PKP Intercity S.A. z Krakowa do Bielska-Białej w kolejnym rozkładzie jazdy 2026/2027 planowane jest wydłużenie trasy Żywca (czas przejazdu wyniesie ok. 1:40 h). Będzie to dotyczyło trzech par pociągów: Pilsko (wyjazd z Żywca około 6:00, skład powrotny - wyjazd z Krakowa około 20:00), Rysianka (wyjazd z Żywca około 10:00, powrotny około 16:00) i Żylica (wyjazd z Żywca około 18:00, powrotny z Krakowa około 8:00 rano kolejnego dnia).

W odniesieniu do postulatu wydłużenia pociągów dalekobieżnych do Zwardonia, połączenie takie znajduje uzasadnienie tylko w relacji międzynarodowej do Żyliny lub dalej do Bratysławy. Jednakże strona słowacka nie wyraziła zainteresowania uruchamianiem takiego połączenia argumentując to względnie długim czasem przejazdu i brakiem uwzględnienia odcinka z Czadcy do Zwardonia w planie transportowym będącym podstawą do zlecenia przewozów dotowanych. Strona słowacka jest bardzo zainteresowana uruchamianiem bezpośrednich połączeń z Żyliny do Polski, ale tranzytem przez terytorium Republiki Czeskiej – przez Mosty u Jablunkova i Czeski Cieszyn. Minister Infrastruktury prowadzi analizy w celu uruchomienia relacji dalekobieżnej z Krakowa i Warszawy do Żyliny i możliwie, że dalej do Bratysławy w perspektywie po 2030 r.

Uruchomienie bezpośredniego połączenia z Krakowa lub z Warszawy do Żyliny przez Zwardoń byłoby możliwe dopiero po takiej przebudowie infrastruktury, która znacząco skróciłaby czas przejazdu względem trasy przez Czeski Cieszyn. W praktyce oznacza to potrzebę wyprostowania przebiegu oraz zmniejszenia nachyleń linii kolejowej nr 139 między Żywcem a Zwardoniem, co wiązałoby się m.in. z budową tunelu między Polską a Słowacją. Inwestycja wymagałaby bardzo dużych nakładów finansowych, przy czym osiągnięte korzyści mogą okazać się niewspółmierne do kosztów - zwłaszcza że istnieje już szybsza trasa alternatywna przez Czeski Cieszyn, niewymagająca tak rozległej przebudowy.

Łączę wyrazy szacunku
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/