



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.78.2026
Warszawa, 02 czerwca 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16925 Poseł na Sejm RP Doroty Marek, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że możliwość rozwoju połączeń kolejowych w kierunku północno-wschodnim od Krakowa, w tym w relacji Kraków - Proszowice są przedmiotem analiz prowadzonych przez PKP PLK S.A. w ramach projektu pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce”.

Prace te obejmują wariantowe koncepcje rozwoju infrastruktury kolejowej w regionie. Wskazane studium ma charakter analityczno-koncepcyjny i nie stanowi dokumentu rozstrzygającego o ujęciu poszczególnych inwestycji w dokumentach strategicznych ani o ich finansowaniu.

W ramach dotychczasowych prac studialnych nie określono kosztu realizacji inwestycji, gdyż opracowanie pozostaje na etapie analiz wariantowych, bez szczegółowych analiz ekonomicznych. Nie określono również potencjalnych źródeł finansowania inwestycji. Kwestie te pozostają poza zakresem studium i będą rozpatrywane na dalszych etapach procesu planistycznego.

Na obecnym etapie prac studialnych dotychczas nie wskazano jednego docelowego korytarza w relacji Kraków - Proszowice. Analiza przebiegu nowych odcinków linii kolejowych jest prowadzona w ujęciu wariantowym, obejmującym różne alternatywne rozwiązania przestrzenne i techniczne, w tym m.in. warianty włączenia od strony linii kolejowej nr 8 w rejonie stacji Zastów oraz od strony infrastruktury powiązanej z linią kolejową nr 95 w rejonie Nowej Huty w Krakowie. Ocena prowadzona jest na poziomie koncepcji rozwoju obejmującej cały układ sieci kolejowej, a nie pojedyncze odcinki.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że w ramach dotychczasowych prac przeprowadzono wstępne analizy popytu na przewozy pasażerskie. Analizy te stanowiły podstawę do oceny zasadności rozwoju poszczególnych kierunków infrastruktury kolejowej, przy czym ich wyniki były rozpatrywane w ujęciu całego systemu transportowego.

Na podstawie analiz stwierdzono, że kierunek Kraków - Proszowice wykazuje potencjał przewozowy, natomiast dla dalszego odcinka w kierunku Kazimierzy Wielkiej stwierdzono bardzo ograniczony potencjał ruchotwórczy w ujęciu ruchu aglomeracyjnego w obrębie województwa małopolskiego.

Dodatkowo informuję, że zagadnienie dotyczące rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie małopolskim, w tym w zakresie powiązania Krakowa z innymi ośrodkami jest również analizowane w ramach projektu pn. „Zintegrowana Sieć Kolejowa” (ZSK),

realizowanego przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. wraz z PKP PLK S.A. przy udziale Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach ww. projektu prowadzona jest kompleksowa analiza rozwoju sieci kolejowej m.in. w celu określenia kierunku przyszłych przedsięwzięć inwestycyjnych.

W trakcie projektu ZSK przeprowadzone zostały m.in. Regionalne Panele Ekspertkie (RPE) we wszystkich 16 województwach w Polsce. Podczas spotkań RPE realizowanych w formule warsztatowej przedstawiane były postulaty lokalnych samorządów i stowarzyszeń oraz ekspertów, w zakresie rozwoju połączeń kolejowych danego województwa w skali kraju.

Spotkanie w formule RPE zorganizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego odbyło się w Krakowie 30 stycznia 2025 r. Podczas warsztatu zgłoszono wiele pomysłów i propozycji, które mogą materializować się w przyszłości w postaci projektów nowych odcinków linii kolejowych lub istotnych ich modernizacji.

Obecnie trwa finalizacja prac nad ZSK, po ich zakończeniu planowana jest publikacja wariantu rekomendowanego oraz działania związane z wdrażaniem projektu ZSK.

Dalsze działania przygotowawcze do realizacji poszczególnych inwestycji w ramach projektu ZSK będą poprzedzone analizą potrzeb w powiązaniu z możliwościami finansowymi.

Programy finansowania inwestycji infrastrukturalnych są co do zasady określane w ramach kolejnych perspektyw finansowych UE, czego przykładem były m.in. POIiŚ 2014–2020 oraz obecny FEnKS 2021–2027, a także instrument CEF funkcjonujący w ramach obu wspomnianych wieloletnich ram finansowych UE.

Obecnie programy określające założenia finansowania działań przewidzianych w okresie wdrażania ZSK są jeszcze na etapie opracowywania, co uniemożliwia przypisanie konkretnych źródeł finansowania do poszczególnych przedsięwzięć. Zakłada się jednak, że zakres i tempo realizacji działań będą uzależnione od dostępności środków, w tym w ramach przyszłych instrumentów i programów UE oraz środków krajowych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu