



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.77.2026
Warszawa, 02 czerwca 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16926 Poseł na Sejm RP Doroty Marek, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że w ostatnich latach PKP PLK S.A. zrealizowała szereg inwestycji, które przyczyniły się do poprawy warunków prowadzenia ruchu pociągów na krakowskim węźle kolejowym, w tym m.in.:

- „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy - Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”;
- „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków, etap IIb”;
- „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III - Faza II”;
- „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki”;
- „Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim”.

Obecnie trwają również prace w ramach projektu pn. „Poprawa infrastruktury linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia - Kraków Główny na odcinku Tunel – Kraków” realizowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy.

Dostrzegając jednak potrzebę kontynuacji rozwoju krakowskiego węzła kolejowego, PKP PLK S.A. realizuje zadanie pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce”, w ramach którego analizowane jest obciążenie linii kolejowych i węzła jak również prognoza ruchu oraz szczegółowe kwestie przepustowości. Wynikiem tego opracowania będą zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne przewidziane do realizacji w dalszej perspektywie czasowej.

Analizy prowadzone w ramach wstępnego studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce wskazują na systematyczny wzrost obciążenia układu kolejowego w Krakowie, szczególnie w godzinach szczytu. Stacja Kraków Główny obecnie funkcjonuje przy wysokim poziomie wykorzystania zdolności eksploatacyjnej, a prognozy do 2035 r. potwierdzają dalszy wzrost intensywności ruchu.

Należy podkreślić, że w ramach prowadzonych analiz oraz prac planistycznych PKP PLK S.A. przewiduje działania ukierunkowane na modernizację i optymalizację pracy stacji Kraków Główny, których celem jest zwiększenie jej zdolności eksploatacyjnej bez konieczności klasycznej, rozbudowanej ingerencji kubaturowej. Rozpatrywane i analizowane rozwiązania obejmują w szczególności:

- optymalizację układu torowego stacji, w tym zwiększenie jego funkcjonalności i elastyczności;

- wprowadzanie kierunkowości pracy układu torowego, co stanowi jeden z kluczowych kierunków usprawnienia funkcjonowania węzła;
- analizę możliwości zwiększenia liczby efektywnych relacji wjazdowych (np. wjazdy na ten sam tor z dwóch kierunków) w połączeniu z wydłużeniem peronów;
- analizę układu rozjazdów, w tym ich liczby, typu, lokalizacji oraz potencjalnego zastosowania rozwiązań zwiększających przepustowość.

Powyższe założenia wynikają przede wszystkim z istotnych ograniczeń przestrzennych stacji Kraków Główny w związku z jej lokalizacją w gęsto zabudowanej tkance miejskiej, która w praktyce istotnie zawęża możliwość dalszej rozbudowy stacji. W tych warunkach kluczowe znaczenie ma optymalizacja układu torowego i organizacji ruchu oraz rozwój przepustowości w skali całego węzła, a nie wyłącznie rozbudowa samej stacji.

Ponadto należy podkreślić, że zwiększenie zdolności obsługi ruchu w Krakowie jest analizowane przez Spółkę przede wszystkim w skali całego węzła, a nie tylko w obrębie stacji centralnej. W tym zakresie przewidywane są działania obejmujące:

- rozbudowę linii wlotowych do układu wielotorowego (dobudowa dodatkowych torów włączanych w stację Kraków Główny w sposób umożliwiający w maksymalnym stopniu prowadzenie równoczesności wjazdów i wyjazdów ze stacji w różnych kierunkach);
- tworzenie warunków do separacji ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego, co znacząco poprawia przepustowość i stabilność eksploatacyjną;
- rozwój powiązań między liniami kolejowymi (w tym łącznic) w sposób podporządkowany docelowemu układowi funkcjonalnemu węzła.

W opinii PKP PLK S.A. takie podejście pozwala na osiągnięcie efektu zwiększenia przepustowości w sposób bardziej zrównoważony i skalowalny, dostosowany do realnych uwarunkowań przestrzennych i technicznych miasta Krakowa.

Jednym z kluczowych kierunków wynikających ze wstępnego studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce jest wzmocnienie roli wybranych stacji w obrębie aglomeracji, w szczególności stacji Kraków Płaszów, jak również przystanków powiązanych z systemem kolei aglomeracyjnej, w tym Kraków Bronowice. Wyznaczony kierunek zakłada stopniowe rozpraszanie potoków pasażerskich oraz rozwój funkcji przesiadkowych poza stacją Kraków Główny.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że obecnie nie jest możliwe wprowadzenie zatrzymań dla pociągów dalekobieżnych na przystankach Kraków Bronowice, Kraków Złocień z uwagi na przepustowość linii kolejowych w węźle krakowskim.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że tego typu zatrzymania istotnie rzutowałyby na pogorszenie warunków prowadzenia ruchu. Jedyną poza Krakowem Głównym stacją, na której występują i nadal będą występować zatrzymania pociągów dalekobieżnych, jest stacja Kraków Płaszów.

Jednocześnie informuję, że wykonane analizy we wstępnym studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce nie wskazują obecnie na konieczność budowy nowych, dużych dworców systemowych o charakterze analogicznym do rozwiązań warszawskich. Przyjęta koncepcja rozwoju opiera się na modelu sieciowym, w którym kluczowe znaczenie ma:

- wzmocnienie zdolności i funkcji istniejących stacji;
- współpraca wielu punktów obsługi ruchu w obrębie węzła;
- rozwój nowych ciągów komunikacyjnych i właściwe rozłożenie funkcji przewozowych;

- zwiększenie odporności systemu poprzez jego dywersyfikację.

Dodatkowo informuję, że opracowywane w ramach wstępnego studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce dokumenty uwzględniają założenia ruchowe i infrastrukturalne związane z planowanym systemem kolei dużych prędkości oraz inwestycjami realizowanymi w ramach projektu spółki Centralny Port Komunikacyjny jako dane wejściowe do analiz i prognoz.

Powyższe zapewnia spójność planistyczną i umożliwia przygotowanie infrastruktury na przyszłe potrzeby przewozowe, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności decyzyjnej.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu