



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.81.2026
Warszawa, 08 czerwca 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17069 Posła na Sejm RP Łukasza Kmity, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że możliwości rozwoju połączeń kolejowych w kierunku północno-wschodnim od Krakowa, są przedmiotem analiz prowadzonych przez PKP PLK S.A. w ramach projektu pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce”. W ramach tego studium rozpatrywane są warianty budowy nowych odcinków linii kolejowych obejmujących m.in. kierunek Kraków - Proszowice - Kazimierza Wielka, w tym w szczególności odcinki Zastów - Proszowice oraz wariantowo Proszowice - Kazimierza Wielka.

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- Kazimierza Wielka. 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.

W analizowanych wariantach dla ruchu aglomeracyjnego przyjmowana jest budowa linii kolejowej w układzie jednotorowym o standardzie technicznym umożliwiającym prowadzenie ruchu z prędkością maksymalną 120 km/h. Należy jednocześnie zaznaczyć, że w przypadku analiz prowadzonych dla szerszych układów sieciowych, uwarunkowania te mogą ulec zmianie, a przyjmowane parametry techniczne, w tym liczba torów, standard infrastruktury czy prędkość eksploatacyjna, mogą być wyższe niż obecnie rozpatrywane.

W ramach stadium przeprowadzono również analizy lokalizacji potencjalnych nowych przystanków kolejowych w ujęciu wariantowym. Rozpatrywano różne warianty przebiegu linii kolejowej w kierunku Proszowic, którym odpowiadały odmienne zestawy potencjalnych punktów obsługi. Dla wariantu z włączeniem od strony linii kolejowej nr 95 analizowano ciąg lokalizacji obejmujący m.in.: Kraków Godebskiego, Krzysztoforzyce,

Kocmyrzów, Zieloną, Biórków Wielki, Koniuszę oraz Proszowice. Dla wariantu z włączeniem w rejonie stacji Zastów rozpatrywano przebieg obejmujący m.in.: Luborzę, Kocmyrzów, Zieloną, Biórków Wielki, Koniuszę oraz Proszowice.

Podkreślenia wymaga fakt, że wskazywane przystanki kolejowe mają charakter koncepcyjny i zostały opracowane na potrzeby porównania wariantów rozwoju sieci kolejowej. Nie stanowią one docelowego ani zatwierdzonego układu stacji i przystanków. W związku z powyższym, w ramach studium nie określono jednej ostatecznej liczby przystanków ani ich docelowej lokalizacji dla analizowanej trasy. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie mogą zostać określone na dalszych etapach przygotowania inwestycji, po wyborze wariantu realizacyjnego.

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.

W analizach tych przedstawiono wielkości potoków pasażerskich dla relacji między obszarami funkcjonalnymi, które wskazują skalę zapotrzebowania przewozowego w analizowanym korytarzu. Dla kierunku powiązanego z obszarem Proszowic uzyskiwane wartości w zależności od przyjętego wariantu kształtują się na poziomie kilkunastu tysięcy pasażerów na dobę. Należy jednak podkreślić, że wartości te odnoszą się do funkcjonowania całego układu transportowego oraz relacji modelowych (obejmujących również podróże z przesiadkami), a nie do pojedynczego odcinka linii kolejowej analizowanego w oderwaniu od całego układu transportowego.

Przedstawione powyżej prace analityczne obejmują różne warianty częstotliwości kursowania pociągów w obrębie krakowskiego węzła kolejowego, a realizacja określonej częstotliwości połączeń uzależniona jest od wyników analiz całego układu sieciowego, w tym w szczególności przepustowości linii kolejowych oraz węzłów kolejowych, a nie wyłącznie pojedynczego odcinka.

Dodatkowo informuję, że zagadnienie dotyczące rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie małopolskim, w tym ciąg kolejowy Kraków - Proszowice - Busko-Zdrój jest 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 Eksperckie (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 FEnIKS 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