



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.132.2026
Warszawa, 06 sierpnia 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18331 Posła na Sejm RP Wojciecha Szaramy, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że obecnie modernizacja infrastruktury kolejowej realizowana jest m.in. w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).

Natomiast projekt Zintegrowana Sieć Kolejowa to długoterminowy plan rozwoju polskiej sieci kolejowej, który będzie podstawą do wyznaczania kierunków działań planowanych do realizacji w ramach kolejnych programów wieloletnich i przyszłych perspektyw finansowych.

W trakcie prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową, które trwały ponad półtora roku, interdyscyplinarny zespół przeanalizował możliwości budowy 8 000 km odcinków nowych linii kolejowych. W pracach nad ZSK brały także udział samorządy wszystkich województw: odbyło się 16 Regionalnych Paneli Eksperckich, podczas których pracowano nad pełnym spektrum zagadnień lokalnych i regionalnych.

W chwili obecnej w Ministerstwie Infrastruktury konsekwentnie prowadzone są oraz monitorowane programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej również w południowej części Polski.

Szczegółowe informacje o wieloletnich programach dotyczących rozwoju kolei, zostały zamieszczone na stronie Ministerstwa Infrastruktury:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/programy-rozwoju-kolei1>.

Natomiast projekt dotyczący możliwości budowy połączenia kolejowego Wisły Głębce z Istebną i Koniakowem nie jest w tym momencie ujęty w Krajowym Programie Kolejowym.

Budowa ww. połączenia kolejowego nie została również ujęta w dokumencie planistycznym pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku”.

PKP PLK S.A. w chwili obecnej nie prowadzi żadnych prac analitycznych, ani przygotowawczych dotyczących budowy przedmiotowego połączenia kolejowego.

W przypadku projektów o znaczeniu regionalnym decydujący głos w kwestii kolejności ustalania priorytetów dla zadań inwestycyjnych w danym województwie ma organizator transportu publicznego na terenie danego województwa.

Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie danego województwa jest marszałek województwa, w tym przypadku Marszałek Województwa Śląskiego.

Spółka do chwili obecnej nie odnotowała żadnych wniosków od przewoźników oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w przedmiotowej sprawie, w tym deklaracji uruchomienia z odpowiednią częstotliwością połączeń kolejowych na tym obszarze.

Należy zaznaczyć, że modernizacja oraz budowa infrastruktury kolejowej są procesem skomplikowanym i długotrwałym, który wymaga właściwego zaplanowania nakładów inwestycyjnych w okresie długoterminowym, co jest kluczowe dla osiągnięcia celów związanych ze stabilnym i zrównoważonym rozwojem infrastruktury.

Długoterminowe planowanie pozwala racjonalnie gospodarować środkami finansowymi oraz minimalizować ewentualne ryzyka. Dlatego też programy związane z realizacją inwestycji kolejowych mają charakter wieloletni, co pozwala na osiągnięcie trwałych efektów na przestrzeni lat.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury wspiera rozwój infrastruktury kolejowej, poprawiającej dostępność do miejscowości turystycznych na terenach górskich, czego przykładem jest obecnie realizowany projekt Podłęże-Piekiełko, tj. największa inwestycja kolejowa na południu Polski.

Jej głównym efektem będzie skrócenie czasu podróży z Krakowa do Nowego Sącza do ok. 60 minut oraz do Zakopanego do ok. 90 minut.

Warto podkreślić, że są również realizowane prace modernizacyjne na innych liniach kolejowych, poprawiające dostępność do regionów turystycznych, tj. m.in. na:

- odc. Tarnów - Leluchów linii kolejowej 96,
- odc. Wilkowice Bystra - Zwardoń linii kolejowej 139,
- odc. Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna linii kolejowej 311,
- odc. Kłodzko Nowe - Polanica-Zdrój - Kudowa Zdrój linii kolejowej 309.

Przywracany jest ruch pasażerski na liniach zlokalizowanych w obszarze górskim, które przez wiele lat pozostawały nieczynne, czego przykładem jest powrót połączeń Jelenia Góra - Karpacz, Chabówka - Rabka Zaryte, czy Nowy Sącz - Marcinkowice.

Ponadto od grudnia 2024 roku uruchomiono nowe turystyczne połączenia dalekobieżne do miejscowości górskich takich jak Międzyzylesie, czy Bystrzyca Kłodzka.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu