



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.66.2026
Warszawa, 04 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3838 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, uprzejmie przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie należy wskazać, że kwestie poruszone w zapytaniu były już przedmiotem wcześniejszej korespondencji Ministerstwa Infrastruktury z Redakcją „Kolejowe Beskidy”. Przedstawione wówczas stanowisko pozostaje aktualne.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega znaczenie linii kolejowej nr 139 dla obsługi południowej części Żywiecczyny. Obecne uwarunkowania nie uzasadniają jednak decyzji o stałym skierowaniu przez Zwardoń nowych połączeń dalekobieżnych lub międzynarodowych.

Przy planowaniu oferty przewozów dalekobieżnych uwzględnia się szereg czynników, w szczególności wielkość i strukturę popytu, dotychczasową wymianę pasażerską, potencjał poszczególnych rynków przewozowych, możliwości infrastrukturalne i taborowe, organizację obiegów taboru oraz efektywność ekonomiczną przewozów. Walory turystyczne danego obszaru są jednym z elementów oceny potencjału przewozowego, nie stanowią jednak samodzielnej podstawy do uruchomienia połączenia dalekobieżnego.

W tym kontekście dane, dotyczące wymiany pasażerskiej na stacji Zwardoń, stanowiły jeden z elementów oceny potencjału przewozowego tego kierunku. Jednym z uzupełniających wskaźników jest np. liczba udzielonych noclegów w turystycznych obiektach noclegowych, pozwalająca na porównanie skali ruchu turystycznego w poszczególnych obszarach¹.

Z aktualnych danych GUS za 2025 r. wynika, że w powiecie żywieckim udzielono 407 847 noclegów, wobec 4 222 459 noclegów w powiecie tatrzańskim, 3 634 890 w powiecie karkonoskim oraz 2 071 807 w powiecie cieszyńskim. Liczba udzielonych noclegów w powiecie żywieckim była zatem w 2025 r. około 10,4 razy mniejsza niż w powiecie tatrzańskim, 8,9 razy mniejsza niż w powiecie karkonoskim oraz 5,1 razy mniejsza niż w powiecie cieszyńskim. Wskazuje to na istotne różnice w skali ruchu turystycznego pomiędzy analizowanymi powiatami.

Należy przy tym podkreślić, że przy planowaniu oferty przewozów dalekobieżnych analizuje się nie tylko potencjał pojedynczej stacji czy miejscowości, lecz cały potencjalny rynek przewozowy oraz możliwość efektywnego wykorzystania taboru i infrastruktury

¹ Dane GUS dotyczą wykorzystania turystycznych obiektów noclegowych w całym roku sprawozdawczym. Zgodnie z informacją metodologiczną GUS obejmują one m.in. hotele, motele, pensjonaty, inne obiekty hotelowe, schroniska, ośrodki wypoczynkowe, kempingi i pola biwakowe oraz inne turystyczne obiekty noclegowe.

w ramach całej siatki połączeń. Istotne znaczenie ma również rzeczywisty i prognozowany poziom popytu na przewozy dalekobieżne oraz możliwość jego wygenerowania w relacjach odpowiadających charakterystyce przewozów PKP Intercity.

Jak wskazywano również w odpowiedziach na wcześniejsze interpelacje², linia kolejowa nr 139³ na odcinku Żywiec–Zwardoń charakteryzuje się m.in. dużą liczbą łuków, jednotorowym układem oraz znacznymi różnicami wysokości, co wpływa na parametry prowadzenia ruchu. Jednocześnie na linii prowadzona jest rozbudowa oferty regionalnych przewozów pasażerskich. Zgodnie z planami Marszałka Województwa Śląskiego zakłada się jej dalszy rozwój, docelowo do częstotliwości co najmniej jednego pociągu w ciągu godziny. Sama realizacja inwestycji infrastrukturalnych ani rozwój przewozów regionalnych nie przesądzają jednak o uruchomieniu połączeń dalekobieżnych. Docelowe parametry infrastruktury są jednym z czynników branych pod uwagę przy planowaniu przyszłej oferty przewozowej.

Odrębnym zagadnieniem są połączenia międzynarodowe do Żyliny. W tym przypadku Ministerstwo wskazywało, że wariant przez Czeski Cieszyń i Mosty u Jablunkova jest obecnie korzystniejszy czasowo niż wariant przez Żywiec, Zwardoń i Skalité. Na różnicę tę wpływają zarówno czasy przejazdu, jak i parametry infrastruktury oraz organizacja przejazdu. Odcinek Żywiec–Zwardoń przebiega w terenie górskim i charakteryzuje się ograniczeniami prędkości wynikającymi m.in. z geometrii trasy, łuków i pochyłości. Jednocześnie wariant przez Zwardoń umożliwiałby obsługę dodatkowego transgranicznego rynku pasażerskiego.

Porównania tego nie należy jednak utożsamiać z planowanymi krajowymi połączeniami do Cieszyna. Są to odrębne zagadnienia planistyczne, dotyczące różnych rynków przewozowych. Wariant przez Zwardoń odpowiada przede wszystkim na potrzeby południowej części Żywiecczyny i potencjalnego rynku transgranicznego, natomiast wariant przez Czeski Cieszyń zapewnia dostęp do istotnego rynku przewozowego po stronie czeskiej, obejmującego m.in. Czeski Cieszyń, Trzyniec i Jabłonków.

W dotychczasowej korespondencji Ministerstwo wskazywało również, że strona słowacka nie wyraziła zainteresowania uruchomieniem połączenia przez Zwardoń, wskazując m.in. na czas przejazdu oraz brak odcinka Čadca–Zwardoń w słowackim planie transportowym. Stanowisko to pozostaje jednym z istotnych uwarunkowań oceny możliwości uruchomienia połączenia międzynarodowego przez Zwardoń. W toku prowadzonych rozmów ze stroną słowacką uzyskano stanowisko, iż strona słowacka preferuje wariant kursowania pociągów międzynarodowych trasą przez Czeski Cieszyń – Jabłonków i że uruchomienie takich przewozów byłoby możliwe po roku 2030.

Odnosząc się do kwestii ewentualnego rozważania krajowego, dalekobieżnego połączenia pilotażowego do Zwardonia konieczne byłoby uwzględnienie m.in. dostępności taboru, przepustowości infrastruktury, możliwości efektywnego włączenia połączenia w obiegi taborowe oraz uzasadnienia przewozowego i ekonomicznego. Połączenie pilotażowe mogłoby stanowić jeden z instrumentów, pozwalających na weryfikację rzeczywistego

² Interpelacja nr 15671 z 3 marca 2026 roku; Interpelacja nr 16811 z dnia 28 kwietnia 2026 roku; Interpelacja nr 17395 z dnia 28 maja 2026 roku.

³ Linia kolejowa nr 139 obsługuje również m.in. Żywiec, Węgierską Górkę, Milówkę i Rajcę.

popytu, jeżeli analiza wszystkich uwarunkowań wykaze zasadność zastosowania takiego rozwiązania.

Ewentualne uruchomienie bezpośrednich połączeń dalekobieżnych przez Zwardoń wymagałoby zatem odpowiedniego poziomu rzeczywistego i prognozowanego popytu oraz spełnienia szeregu innych warunków, w szczególności:

- ✓ odpowiedniego potencjału przewozowego południowej części Żywiecczyny⁴;
- ✓ konkurencyjnego czasu przejazdu;
- ✓ odpowiednich parametrów i przepustowości infrastruktury;
- ✓ dostępności taboru;
- ✓ możliwości efektywnego włączania połączenia w obiegi taborowe;
- ✓ odpowiedniej efektywności ekonomicznej przewozów;

Istotnym elementem oceny są również analizy prognostyczne. Przeprowadzone dotychczas analizy prognostyczne Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o., oparte na szczegółowych modelach transportowych i prognozowanym popycie na usługi pasażerskiego transportu kolejowego po roku 2030 oraz 2035, nie wykazały poziomu prognozowanego popytu, który uzasadniałby uwzględnienie na odcinku Żywiec–Zwardoń regularnych połączeń dalekobieżnych w planowanej ofercie. Należy przy tym zaznaczyć, że wyniki prognoz odnoszą się do przyjętych w modelach założeń i nie wykluczają ponownej analizy w przypadku istotnej zmiany uwarunkowań rozwoju regionu.

W świetle wyników przeprowadzonych analiz potrzeby przewozowe na odcinku Żywiec–Zwardoń są obecnie uwzględniane poprzez ofertę regionalnych przewozów pasażerskich i ich skomunikowania w stacjach węzłowych jak np. Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice czy Katowice z ofertą pociągów dalekobieżnych.

Jednocześnie należy wskazać, że oferta przewozów dalekobieżnych do Żywca będzie rozwijana. Dla części z niedawno uruchomionych połączeń PKP Intercity S.A. z Krakowa do Bielska-Białej w rozkładzie jazdy 2026/2027 planowane jest ich wydłużenie do Żywca. Dotyczyć to będzie trzech par pociągów.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, na obecnym etapie nie przewiduje się uruchomienia bezpośrednich połączeń dalekobieżnych na odcinku Żywiec–Zwardoń. Jednocześnie w przypadku istotnej zmiany uwarunkowań, w szczególności wzrostu potencjału przewozowego regionu, zmiany prognoz popytu, dalszej istotnej poprawy parametrów infrastruktury lub pojawienia się zainteresowania strony zagranicznej, kwestia ta może zostać ponownie przeanalizowana.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/

⁴ Przykładowo: zwiększenie skali ruchu turystycznego oraz stworzenie nowych generatorów ruchu, przyciągających do południowej części Żywiecczyny turystów z innych regionów kraju i z zagranicy.