



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.68.2026
Warszawa, 14 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19053 Posłanki na Sejm RP Pani Doroty Arciszewskiej Mielewczyk, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie chciałbym potwierdzić, że Minister Infrastruktury otrzymał wspólne wystąpienie Burmistrza Gminy Żukowo oraz Wójta Gminy Śliwice. W ślad za tym wystąpieniem przeprowadzono analizę obowiązujących zasad planowania oferty przewozowej, dostępności infrastruktury oraz możliwości eksploatacyjnych. Informuję, że po zakończeniu modernizacji linii kolejowej nr 201 planowane jest uruchomienie dalekobieżnych połączeń pasażerskich umożliwiających zatrzymanie wybranych pociągów w miejscowości Żukowo. Natomiast analogiczne rozwiązanie dotyczące zatrzymywania pociągów w miejscowości Rosochatka nie jest przewidywane na obecnym etapie prac. Rosochatka to przystanek osobowy leżący na obszarze powiatu tucholskiego, który nie spełnia wymogów niezbędnych do utworzenia tam postojów. Należy zaznaczyć, że miejscowość zamieszkuje 256 mieszkańców (wg Narodowego Spisu Powszechnego (NSP 2011)) a w całej gminie wg danych zamieszczonych na stronie Gminy Śliwice wg opublikowanych informacji za 2018 r. mieszkało ok. 5,6 tys. osób. Do obsługi powiatu tucholskiego przeznaczona jest stacja Wierzchucin położona w odległości ok. 18 km od Rosochatki.

Nadmienię, że wyznaczenie ostatecznej siatki postojów handlowych wymaga zakończenia prac modernizacyjnych w tym udostępnienia danych o parametrach udostępnionej infrastruktury kolejowej przez jej zarządcę, w tym dot. długości krawędzi peronowych.

Równocześnie informuję, że w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032) realizowany jest projekt „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna” oraz „Prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia” stanowiący jeden z elementów alternatywnego ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto.

Projekt pn. „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna” został podzielony na cztery kontrakty realizacyjne w latach 2023–2029, tj.:

- odcinek 1 – obecnie prowadzone są roboty budowlane na stacji Maksymilianowo,
- odcinek 2 – obecnie prowadzone są roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Maksymilianowo – Wierzchucin,
- odcinek 3 – obecnie prowadzone są roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Wierzchucin – Lipowa Tucholska,
- odcinek 4 – obecnie trwa postępowanie przetargowe w celu wyłonienia wykonawcy na roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Lipowa Tucholska – Kościerzyna.

Należy zauważyć, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach realizacji ww. projektu planują prace przy przystanku osobowym Rosochatka.

Natomiast projekt pn. „Prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia” został podzielony na trzy kontrakty realizacyjne w latach 2024-2032, tj.:

- odcinek A – obecnie prowadzone są roboty budowlane na liniach kolejowych nr 201 odc. Kościerzyna - Somonino oraz nr 214 Somonino – Kartuzy,
- odcinek B – obecnie prowadzone są roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Somonino - Gdańsk Osowa wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 229 na odcinku Glinz – Kartuzy,
- odcinek C - obecnie trwa postępowanie przetargowe w celu wyłonienia wykonawcy na roboty budowlane na linii kolejowej nr 201 odc. Gdańsk Osowa – Gdynia Główna.

Tutaj podobnie jak w przypadku poprzedniego projektu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planują prace na stacji Żukowo Wschodnie.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi stały monitoring potrzeb transportowych regionów, a propozycje dotyczące poprawy ich skomunikowania stanowią ważny element tych analiz. Proszę jednakże wziąć pod uwagę, że relacje pociągów dalekobieżnych są projektowane przede wszystkim w celu zapewnienia szybkiego i efektywnego skomunikowania kluczowych ośrodków miejskich, generujących stabilny i wysoki potok pasażerski.

Należy również podkreślić, że zgodnie z przyjętą przez Sejm w dniu 17 lipca 2026 r. ustawą o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, po wejściu w życie przyjętych przepisów organizatorzy publicznego transportu zbiorowego byłiby zobowiązani zapewnić:

- na szczeblu wojewódzkim - połączenia między stolicą województwa a siedzibami powiatów,
- na szczeblu powiatowym - połączenia między siedzibą powiatu a siedzibami gmin,
- na szczeblu gminnym – połączenia do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

W efekcie powyższy model sieciowy zapewniłby skomunikowanie wszystkich regionów zgodnie z zasadą hierarchii połączeń, w której stacje regionalne są powiązane z węzłami wyższego rzędu, a dostęp do połączeń dalekobieżnych odbywa się poprzez system przesiadkowy. Niestety, ustawa ta została zawetowana przez Prezydenta RP.

Dodatkowo, zgodnie z założeniami aktualnie procedowanego projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym¹ oferta przewozowa w zakresie połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych musi spełniać następujące wytyczne dotyczące sposobu i zasad powiązania poszczególnych regionów kraju:

- zapewnienie bezpośrednich połączeń ośrodków miejskich II i III rzędu (metropolie ponadregionalne i aglomeracje regionalne) z Warszawą jako ośrodkiem I rzędu, a także bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi ośrodkami II rzędu,
- wskazane jest zapewnienie bezpośrednich połączeń ośrodków miejskich I i II rzędu (Warszawa i metropolie ponadregionalne) z ośrodkami III rzędu (aglomeracje

¹ <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12410105>

regionalne), o ile są one położone w bliskim sąsiedztwie w innych województwach, a dostępna infrastruktura kolejowa pozwala na utworzenie takiego połączenia w atrakcyjnym czasie przejazdu w celu powiązania danej pary ośrodków miejskich, charakteryzujących się istotnym wzajemnym oddziaływaniem,

- wskazane jest włączenie do sieci ośrodków IV rzędu (ośrodki subregionalne) liniami komunikacyjnymi, w tym poprzez wydłużenie linii komunikacyjnych łączących ośrodki I, II lub III rzędu,
- wskazane jest zapewnienie bezpośrednich całorocznych połączeń ośrodków I oraz II rzędu z najważniejszymi ośrodkami turystycznymi w kraju, tj. m.in. Zakopane, Kołobrzeg, Świnoujście / Międzyzdroje.

Powyższe zasady mają na celu zapewnienie stabilnego, płynnego i szybkiego skomunikowania przy wykorzystaniu pasażerskiego transportu kolejowego.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/