



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.71.2026  
Warszawa, 16 października 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 19560 Posła na Sejm RP Pana Marka Matuszewskiego, uprzejmie przedstawiam poniższe informacje.

Obecna przepustowość linii kolejowej nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz wynosi od 69 do 94 tras pociągów na dobę, a jej wykorzystanie kształtuje się na poziomie 48 – 58% (40 – 45 tras na dobę). Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK) nie posiada szczegółowych danych, dotyczących zakresu wykorzystania tej przepustowości przez poszczególne pociągi. Należy przy tym podkreślić, że poziomu wykorzystania zdolności przepustowej nie należy utożsamiać wprost z możliwością zwiększenia liczby pociągów o różnicę pomiędzy zdolnością przepustową a aktualną liczbą realizowanych tras. Możliwość wprowadzenia kolejnych tras jest uzależniona m.in. od układu infrastruktury, organizacji ruchu, konieczności krzyżowania pociągów na odcinkach jednotorowych, czasów przejazdu oraz wymaganej odporności rozkładu jazdy na zakłócenia.

PKP PLK nie przeprowadzała prognoz, dotyczących liczby pociągów pasażerskich i towarowych, które będą korzystać z odcinka linii kolejowej nr 15 Zgierz–Łowicz w perspektywie lat 2030, 2035 i 2040 i w związku z powyższym nie dysponuje wynikami analiz, pozwalającymi na wskazanie prognozowanej liczby pociągów pasażerskich i towarowych dla wskazanych horyzontów czasowych.

Informacje dotyczące przyszłego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie oraz planowanej oferty przewozowej są przedmiotem prac prowadzonych w ramach projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, w tym w konsultacji z wojewódzkimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego. W materiałach HRJ dotyczących ruchu regionalnego i aglomeracyjnego w perspektywie 2030–2040 (regionalnej siatce połączeń HRJ) przewidziano w relacji Łowicz Główny–Zgierz–Łódź Fabryczna–Łódź Widzew częstotliwość co 30 minut w godzinach szczytu oraz co 60 minut poza szczytem. Powyższe założenia mają charakter planistyczny i dotyczą projektowanej oferty regionalnej i aglomeracyjnej. Odrębnie w ramach HRJ opracowywana jest siatka połączeń dalekobieżnych, obejmująca zarówno przewozy organizowane przez ministra właściwego do spraw transportu, jak i przewozy komercyjne. W związku z tym częstotliwości wskazanej w założeniach regionalnych nie należy utożsamiać z łączną liczbą pociągów na odcinku, w szczególności z przyszłym całkowitym obciążeniem linii ruchem pasażerskim i towarowym.

Samorząd województwa łódzkiego, we współpracy z PKP PLK zlecił przygotowanie opracowania pn. „*Koncepcja rozwoju regionalnych przewozów kolejowych w województwie łódzkim*”. Dokument ma obejmować szczegółową analizę oferty przewozowej oraz przepustowości poszczególnych odcinków sieci kolejowej

z wykorzystaniem mikrosymulacji ruchu, uwzględniającej zarówno przewozy regionalne, dalekobieżne, jak i towarowe. Projekt znajduje się na etapie pozyskiwania danych niezbędnych do przeprowadzenia analiz, a jego rezultaty są przewidywane w I kwartale 2027 r. Rezultaty powyższego opracowania będą mogły stanowić istotną podstawę do oceny docelowych potrzeb w zakresie przepustowości, w tym do określenia zasadności zastosowania określonych rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na poszczególnych odcinkach sieci.

Jednocześnie brak jest prognoz liczby pociągów towarowych, które mogłyby zostać skierowane na linię nr 15 w związku z rozwojem działalności logistycznej w rejonie Strykowa i powstawaniem nowych bocznic kolejowych. Potencjalny wzrost przewozów towarowych będzie zależny m.in. od rzeczywistego zakresu uruchamianych inwestycji, ich modelu funkcjonowania, wielkości przewozów oraz decyzji przewoźników i operatorów logistycznych. Dodatkowo, wg informacji PKP PLK, żaden potencjalny inwestor, odpowiedzialny za rozbudowę centrów logistycznych w rejonie Strykowa, nie informował Spółki o faktycznej liczbie pociągów towarowych niezbędnej do prawidłowej obsługi tych przedsięwzięć.

PKP PLK nie sporządzała odrębnego opracowania, dotyczącego wpływu oczekiwania pociągów na krzyżowanie na stacjach i mijankach na całkowity czas przejazdu oraz punktualność połączeń na trasie Zgierz–Stryków–Główno–Łowicz. Uwarunkowania te są jednak uwzględniane w procesie konstrukcji rozkładu jazdy oraz w analizach zdolności przepustowej i możliwości prowadzenia ruchu na linii jednotorowej.

Odnosząc się do możliwości dalszego zwiększania częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich, należy wskazać, że obecny układ infrastruktury pozwala na prowadzenie ruchu zgodnie z obowiązującą organizacją przewozów<sup>1</sup>, natomiast każdorazowe zwiększenie liczby tras wymaga sprawdzenia możliwości konstrukcji rozkładu jazdy oraz wpływu dodatkowych tras na czasy przejazdu, możliwości krzyżowania pociągów i stabilność rozkładu jazdy.

Linia kolejowa nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz nie jest obecnie objęta zadaniem inwestycyjnym przewidzianym do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.) - zadanie pn. *„Prace na linii kolejowej nr 15 na odcinku Łowicz Przedmieście – Łódź Żabieniec”*. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe i dostępne limity środków budżetowych odstąpiono od jego realizacji.

Jednocześnie w dokumentach strategicznych PKP PLK pn. *„PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku”* ujęto projekt regionalny pn. *„Prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz/Bednary w celu zwiększenia przepustowości”*. Dla tego projektu nie opracowano jednak studium wykonalności ani dokumentacji przedprojektowej i nie prowadzono prac przygotowawczych pozwalających na rozpoczęcie procesu inwestycyjnego. Projekt nie został również ujęty na liście projektów regionalnych Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. z perspektywą do 2032 r.

---

<sup>1</sup> Na linii kolejowej nr 15 istnieje w określonych godzinach wolna zdolność przepustowa dla pojedynczych tras np. dla wykorzystania przez pociągi pasażerskie.

W związku z powyższym PKP PLK nie dysponują obecnie oszacowaniem kosztu dobudowy drugiego toru na całym odcinku Zgierz–Łowicz<sup>2</sup>. Określenie takiego kosztu wymagałoby przeprowadzenia prac analitycznych i przedprojektowych, obejmujących w szczególności rozpoznanie warunków terenowych, infrastruktury towarzyszącej, obiektów inżynierskich, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń elektroenergetycznych oraz zakresu niezbędnych wykupów i przebudów infrastruktury kolidującej. PKP PLK planuje, w porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, realizację przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie wiaduktu kolejowego w km 18,479 linii kolejowej nr 15 w miejscowości Krępa.

Nie jest również przesądzone, czy docelowo najwłaściwszym rozwiązaniem dla zwiększenia przepustowości całego odcinka powinno być wykonanie drugiego toru na całej trasie, jego etapowa realizacja, budowa dodatkowych mijanek<sup>3</sup>, przebudowa układów stacyjnych czy zastosowanie innych rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych. Kwestia ta będzie mogła zostać oceniona w sposób kompleksowy w ramach prowadzonych prac analitycznych, dotyczących rozwoju regionalnych przewozów kolejowych w województwie łódzkim. W szczególności wyniki mikrosymulacji pozwolą na ocenę wzajemnego oddziaływania ruchu pasażerskiego i towarowego oraz identyfikację miejsc, w których występują lub mogą występować ograniczenia zdolności przepustowej.

Odnosząc się do samej możliwości etapowej realizacji inwestycji, polegającej na dobudowie drugiego toru, należy wskazać, że bez wykonania odpowiednich analiz nie jest obecnie możliwe wskazanie, które odcinki powinny zostać potraktowane priorytetowo ani określenie zasadności takiego rozwiązania. Ewentualne etapowanie powinno wynikać z prognozowanego zapotrzebowania na przepustowość oraz wyników analiz ruchowych i infrastrukturalnych. Podobnie nie zostało obecnie przesądzone przygotowanie odrębnego studium wykonalności, dotyczącego budowy drugiego toru na całym odcinku Zgierz–Łowicz. Decyzje w tym zakresie mogą zostać podjęte po uzyskaniu wyników prowadzonych analiz i określeniu rzeczywistych potrzeb inwestycyjnych.

Obecnie trwa planowanie dalszych działań w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej, związanych również z nadaniem priorytetów działaniom inwestycyjnym, co będzie miało istotny wpływ na programowanie perspektywy 2028 – 2034. Na chwilę obecną nie można jednoznacznie stwierdzić, czy dobudowa drugiego toru na linii kolejowej nr 15 zostanie uwzględniona w przyszłych planach inwestycyjnych Spółki.

W konsekwencji, w świetle obecnie dostępnych danych, nie ma podstaw do przesądzenia, że jednotorowy charakter linii kolejowej nr 15 na odcinku Zgierz–Łowicz będzie w najbliższych latach stanowił istotną barierę dla rozwoju transportu kolejowego. Jednocześnie ze względu na rozwój oferty pasażerskiej oraz potencjalny wzrost przewozów towarowych zasadna jest bieżąca obserwacja wykorzystania zdolności przepustowej tego odcinka oraz uwzględnienie jego przyszłych potrzeb w prowadzonych analizach planistycznych.

---

<sup>2</sup> Od strony formalnej, organizacyjnej i technicznej istniałaby taka możliwość, jednak na chwilę obecną Spółka nie planuje podjęcia takich działań. Taka inwestycja wymagałaby również pozyskania finansowania.

<sup>3</sup> W dokumentach opracowanych przez PKP PLK jest ujęta zabudowa samoczynnej blokady liniowej, co zwiększyłoby przepustowość linii kolejowej nr 15.

Jak wspomiano wcześniej PKP PLK współpracują z Samorządem Województwa Łódzkiego w zakresie planowania rozwoju transportu kolejowego. Prowadzone obecnie prace analityczne mają służyć m.in. określeniu przyszłych potrzeb przewozowych i infrastrukturalnych oraz wypracowaniu rozwiązań odpowiadających na rozwój przewozów pasażerskich i towarowych w regionie.

Wyniki opracowania „Koncepcja rozwoju regionalnych przewozów kolejowych w województwie łódzkim”, planowane do uzyskania w I kwartale 2027 r., będą stanowiły dodatkową podstawę do oceny zasadności i zakresu ewentualnych działań służących zwiększeniu zdolności przepustowej linii kolejowej nr 15.

W odniesieniu do możliwości finansowania ewentualnych inwestycji w perspektywie finansowej 2028–2034 należy wskazać, że ich realizacja będzie uzależniona od wyników procesu identyfikacji i priorytetyzacji projektów, dostępności środków finansowych oraz zasad określonych w odpowiednich programach inwestycyjnych i źródłach finansowania.

*Łączę wyrazy szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak

/dokument podpisany elektronicznie/