Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.88.2026
Warszawa, 29 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 20129 grupy posłów Grzegorza Gaży, Roberta Warwasa, Patryka Wichra i Agnieszki Górskiej przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Ministerstwo Infrastruktury wielokrotnie otrzymywało zapytania dotyczące uruchomienia połączeń dalekobieżnych do Zwardonia lub przez tę miejscowość na Słowację lub do Węgier.

Linia kolejowa nr 139 między Żywcem a Zwardoniem, pomimo trwających tam prac budowlanych, ma szczególny charakter ze względu na dużą liczbę ostrych łuków, profil jednotorowy, spore różnice przewyższeń i intensywny ruch regionalny, który według planów Marszałka Województwa Śląskiego ma być dalej rozbudowywany do osiągnięcia docelowej częstotliwości przynajmniej jednego pociągu w godzinie. Z uwzględnieniem powyższych uwarunkowań, na obecnym etapie nie przewiduje się uruchomienia bezpośrednich połączeń dalekobieżnych na odcinku Żywiec– Zwardoń.

Założenia oferty, mającej obowiązywać po 2030 r., jak i oferty po 2035 r. zostały szczegółowo opracowane na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez ekspertów Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. we współpracy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi SA oraz Urzędem Transportu Kolejowego w oparciu o dostępne modele transportowe bazujące na prognozowanym popycie na usługi pasażerskiego transportu kolejowego. Przeprowadzone analizy prognostyczne nie wykazały poziomu prognozowanego popytu, który uzasadniałby uwzględnienie na tym odcinku regularnych połączeń dalekobieżnych w planowanej ofercie. W świetle wyników przeprowadzonych analiz, potrzeby przewozowe na odcinku Żywiec–Zwardoń są obecnie uwzględniane przede wszystkim poprzez ofertę regionalnych przewozów pasażerskich.

Odcinek Żywiec – Zwardoń mógłby znajdować uzasadnienie dla połączeń pasażerskich jedynie w relacjach międzynarodowych na Słowację i ewentualnie dalej na Węgry lub do Austrii, jednakże strona słowacka nie wyraziła zainteresowania wykorzystaniem trasy przez Zwardoń i Skalite. W prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury rozmowach z Ministerstwem Transportu Republiki Słowackiej, strona słowacka informowała, że odcinek Čadca–Skalité nie został ujęty w obowiązującym słowackim planie transportowym, stanowiącym podstawę organizacji przewozów dalekobieżnych i międzynarodowych przez słowackie Ministerstwo Transportu, co obecnie ogranicza możliwość organizacji na tej trasie przewozów objętych służbą publiczną. Strona słowacka informowała, że preferuje trasowanie ruchu międzynarodowego z Polski do Żyliny trasą przez terytorium Republiki Czeskiej – przez Czeski Cieszyn i Mosty u Jablunkova. Podczas

ostatnich spotkań między stroną polską a słowacką, Ministerstwo Transportu Republiki Słowackiej wyraziło swoje wątpliwości w stosunku do planów uruchamiania połączeń między naszymi oboma krajami w bliskiej perspektywie czasowej za wyjątkiem trasy Warszawa-Kraków-Muszyna-Budapeszt.

Obecnie toczące się prace torowe na ciągu linii kolejowych E-65 w Katowickim Węźle Kolejowym i dalej do Czechowic-Dziedzic nie jest przyczyną braku uruchamiania połączeń dalekobieżnych do Zwardonia – przyczyną tą jest niewystarczający popyt dla krajowych połączeń dalekobieżnych (mających kończyć w Zwardoniu) pomiędzy Żywcem a Zwardoniem.

Jednocześnie podkreślam, że Ministerstwo Infrastruktury dba o rozwój dalekobieżnych połączeń kolejowych w regionie Żywiecczyzny. W rozkładzie jazdy 2026/2027 planuje się w tym regionie kursowanie następujących pociągów dalekobieżnych: 3 pary połączeń na trasie Żywiec – Kraków, 1 para połączeń na trasie Żywiec – Warszawa Centralna, 1 para połączeń na trasie Zakopane – Żywiec – Poznań Główny.

W perspektywie roku 2030 planuje się uruchamianie na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury następujących regularnych połączeń kolejowych w regionie Żywiecczyzny: Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Opole Główne – Rybnik – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Zakopane i Żywiec – Bielsko-Biała Główna – Oświęcim – Kraków Główny – Kielce Główne – Radom Główny – Warszawa Centralna – Iława Główna – Olsztyn Główny oraz pociągu nocnego relacji Świnoujście – Szczecin Główny – Stargard – Krzyż – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Opole Główne – Rybnik – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Zakopane.

W perspektywie roku 2035 (wejście w życie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy) planuje się w regionie żywieckim uruchamianie następujących międzywojewódzkich połączeń służby publicznej: Zakopane – Żywiec – Bielsko-Biała – Wrocław – Zielona Góra – Szczecin – Świnoujście oraz Żywiec – Bielsko-Biała – Kraków – Kielce – Radom – Warszawa – Iława – Olsztyn.

Sam fakt poprawy parametrów infrastruktury nie przesądza o zasadności uruchomienia połączeń dalekobieżnych, która jest każdorazowo oceniana z uwzględnieniem prognozowanego popytu, parametrów infrastruktury, możliwości prowadzenia ruchu oraz całokształtu projektowanej siatki połączeń. Na dzień dzisiejszy nie jest brane również pod uwagę utworzenie połączenia pilotażowego.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury,
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/Dokument podpisany elektronicznie/