



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.125.2025

Warszawa, 20 listopada 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 12947 Posłów na Sejm RP, Pana Michała Moskala, Dariusza Stefaniuka oraz Janusza Kowalskiego w sprawie degradacji połączeń kolejowych w regionie Zamojszczyzny, w tym utraty bezpośrednich połączeń z Wrocławiem i Górnym Śląskiem oraz obniżenia standardu taboru na trasach do Krakowa, poniżej przedstawiam stanowisko.

Decyzje o skróceniu relacji pociągu IC Hetman o odcinek Kraków – Wrocław nie wynikały z potrzeby przeniesienia zmodernizowanego taboru na inne relacje. W RRJ 2024/2025 pociąg IC Hetman obsługiwany jest składem wagonowym z lokomotywą SU160, tą samą którą był obsługiwany w poprzednich rozkładach jazdy. Opisywane w interpelacji połączenie bezpośrednie Hrubieszów – Rzeszów – Wrocław – Słupsk w oparciu o IC Szkuner nie było planowane. Takie rozwiązanie oznaczałoby wydłużenie czasu przejazdu z Zamościa do Krakowa, Katowic i Wrocławia o około godzinę, a z Przemyśla do tych miast o około 20 minut. Dodatkowo, pociągi omijałyby miasto Mielec.

Podzielam pogląd, że połączenie z Hrubieszowem powinno być realizowane w formie składu wagonowego. Temat ten był wielokrotnie omawiany z PKP Intercity. Pociąg *Hetman* powinien nadal kursować jako pociąg wagonowy, zapewniający dużą podaż miejsc siedzących i najkrótszy czas przejazdu na trasie do Hrubieszowa. Jednocześnie nie musi on być obsługiwany lokomotywami serii SU160, których dostępność, zgodnie z informacjami przekazanymi przez przewoźnika, jest obecnie ograniczona.

Nie mniej jednak warty zaznaczenia jest fakt, że liczba miejsc w pociągach do Krakowa jest większa niż w grudniu 2024 r. Przed tym okresem do Hrubieszowa kursował jeden pociąg zestawiony z trzech wagonów. Obecnie kursują dwa pociągi, każdy zestawiony z czterech wagonów. Przez Leżajsk, Stalową Wolę, Rudnik n. Sanem kursuje obecnie 5 par pociągów PKP Intercity, podczas gdy do czerwca 2025 r. były to tylko 4 pary. Co ważne, jedyne połączenie Hrubieszowa z Krakowem funkcjonujące do 2024 r. kursowało trasą przez Rzeszów. W związku z tym, duża część miejsc w tym pociągu zajmowana była przez pasażerów podróżujących w relacjach do tego miasta. Po zmianach w grudniu 2024 r. pociąg kursuje z pominięciem Rzeszowa – przez Tarnobrzeg i Mielec. Poza skróceniem czasu przejazdu, zapewniono większą dostępność miejsc dla podróżnych na odcinku Hrubieszów – Biłgoraj, ponieważ z Tarnobrzega i Mielca podróżuje mniej osób niż z Rzeszowa.

W kontekście zgłoszonych postulatów dotyczących skomunikowania Zamojszczyzny z Górnym Śląskiem oraz Wrocławiem, Ministerstwo wyraża zdecydowane poparcie dla tego kierunku rozwoju oferty. Jednak ze względu na ograniczoną przepustowość węzła katowickiego, w pierwszej kolejności konieczne jest zakończenie jego modernizacji. Dopiero wówczas możliwe będzie uruchomienie do czterech par pociągów dziennie na trasie Hrubieszów/Zamość – Mielec – Kraków – Katowice – Wrocław, z wykorzystaniem lokomotyw hybrydowych.

Po wprowadzeniu do eksploatacji zespołów trakcyjnych HZT planujemy dalszą rozbudowę oferty przewozowej na kierunku z Zamościa - docelowo do czterech par pociągów dziennie, a także uruchomienie nowego połączenia Kraków – Lublin przez Mielec. Będzie to istotne wzmocnienie obsługi północnej części województwa podkarpackiego. Planujemy również uruchomienie nowej relacji Rzeszów – Tarnobrzeg – Ostrowiec – Warszawa, początkowo w takcie 4-godzinny, a docelowo co 2 godziny, w miarę dostępności odpowiedniego taboru.

W perspektywie średnioterminowej, po realizacji inwestycji w postaci budowy łącznicy kolejowej w Zawadzie oraz elektryfikacji odcinka Rejowiec – Zamość, przewidywany jest dalszy rozwój oferty połączeń dalekobieżnych z tego regionu. Docelowo planowane jest uruchomienie czterech par pociągów dziennie z Zamościa w kierunku Lublina i Warszawy, co istotnie poprawi dostępność komunikacyjną południowo-wschodniej części województwa lubelskiego.

Należy jednak zauważyć, że zmiany wprowadzone w grudniu 2024 spowodowały znaczące skrócenie czasu przejazdu z Zamojszczyzny do Krakowa. Obecnie podróż z przesiadką na stacji Kraków Główny do pociągu jadącego w kierunku Wrocławia jest bardziej atrakcyjne czasowo niż połączenie bezpośrednie funkcjonujące do grudnia 2024 r.

Mielec jest drugim co do wielkości miastem województwa podkarpackiego, zamieszkiwanym przez około 57 tysięcy osób, tj. tyle samo co w Zamościu, do 2021 roku był on jednym z największych polskich miast pozbawionych dostępu do kolei pasażerskiej, a do 2024 r. – do kolei dalekobieżnej. Uruchomione w 2024 i 2025 r. pociągi przez Mielec cieszą się w tym mieście bardzo dużą popularnością.

Potwierdzam, że zakontraktowany przez PKP Intercity tabor dwustrakcyjny planowany jest m.in. do obsługi Zamojszczyzny.

Ministerstwo Infrastruktury niezmiennie dostrzega potrzebę poprawy dostępności komunikacyjnej regionów takich jak Zamojszczyzna. Jednocześnie należy zauważyć, że skala wyzwań – zarówno infrastrukturalnych, jak i taborowych – powoduje konieczność stopniowego i etapowego wdrażania zmian w ofercie przewozowej.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/