



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.19.2025

Warszawa, 29 grudnia 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14004 Posła na Sejm RP, Pana Jana Mosińskiego, z dnia 8 grudnia 2025 roku, w sprawie w sprawie połączenia kolejowego IC „Uznam”, przedstawiam poniższe informacje.

Na stacji Ostrów Wielkopolski wg aktualnego rozkładu jazdy 2025-26 zatrzymuje się 28 pociągów PKP Intercity SA (bez pociągów sezonowych i kursujących w wybrane dni tygodnia), wliczając w to np. nowy pociąg IC „Leśmian”, uruchomiony od 15.06.2025 relacji Białystok – Wrocław – Białystok oraz nowy pociąg „Kozica”, który zapewnia mieszkańcom Ostrowa Wielkopolskiego w okresie wakacji dojazd do Zakopanego (dodatkowo do całorocznego pociągu Osterwa). Liczba pociągów dalekobieżnych, zatrzymujących się w Ostrowie Wielkopolskim jest taka sama jak np. w większym o ponad 20 tys. mieszkańców Kaliszu, co w ocenie resortu podkreśla znaczenie Ostrowa Wielkopolskiego jako istotnego punktu na sieci połączeń dalekobieżnych w kraju.

Pociągi te zapewniają mieszkańcom Ostrowa Wielkopolskiego możliwość podróży m.in. do Poznania, Szczecina, Wrocławia, Katowic, Krakowa, Łodzi i Warszawy czy Zakopanego.

Pociąg taki jak IC „Uznam”, zapewniający bezpośrednie połączenie m.in. między Łodzią a Poznaniem, powinien charakteryzować się możliwie najkrótszym czasem przejazdu. Zatrzymanie na stacji Ostrów Wielkopolski ze względu na zestawienie tego pociągu z klasycznych wagonów i lokomotywy wymagałoby zmiany kierunku jazdy, co wydłużyłoby podróż o 25-30 minut, a w efekcie obniżyłoby atrakcyjność połączenia dla pasażerów. Jednocześnie warto podkreślić, że hipotetyczne zatrzymanie miałoby miejsce w środku nocy, co rzutowałoby na potencjalnie niskie zainteresowanie podróżnych. Ponadto należy zaznaczyć, że pociąg IC „Uznam” nigdy był trasowany przez Ostrów Wielkopolski, stąd trudno uznać za zasadny argument o potrzebie powrotu tego połączenia do Ostrowa Wielkopolskiego.

Rozwój oferty przewozowej i kierunki zmian są każdorazowo przedmiotem analiz i uzgodnień pomiędzy PKP Intercity S.A. a organizatorem przewozów w ramach prac nad kolejnymi rozkładami jazdy. Założeniem Ministerstwa Infrastruktury jest, aby oferta przewozów dla nowego rozkładu jazdy co najmniej nie była gorsza w stosunku do obecnie obowiązującej. Należy również pamiętać, że ostateczny kształt oferty przewozowej jest kompromisem pomiędzy oczekiwaniami podróżnych, możliwościami finansowymi organizatora publicznego transportu zbiorowego, uwarunkowaniami związanymi z infrastrukturą kolejową, dostępnością taboru i innymi czynnikami technicznymi, leżącymi po stronie PKP Intercity S.A. jak również PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Każdorazowo, na etapie konstrukcji Roczego Rozkładu Jazdy ustalane są relacje i trasy połączeń dalekobieżnych w oparciu o zapisy Planu Transportowego¹, umowy na realizację połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych w ramach służby publicznej oraz szereg czynników mających wpływ na kształt oferty przewozowej na poszczególne lata, jak np. prowadzone na sieci kolejowej prace inwestycyjne, przy jednoczesnym dążeniu do zachowania stabilności oferty.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2020 poz. 2328) - <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20200002328>