



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.9.2026
Warszawa, 12 lutego 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z otrzymaną interpelacją nr 14613, Poseł na Sejm RP Pani Krystyny Sibińskiej, na wstępie informuję, że nadzór korporacyjny nad spółką PKP Intercity S.A. (dalej PKP IC lub Spółka) jest sprawowany przez PKP S.A. Tym nie mniej wzmocnienie i rozlokowanie zaplecza taboru kolejowego przez PKP IC jest tematem ważnym, również ze względu na prawidłowe funkcjonowanie przewozów pasażerskich oferowanych przez tę Spółkę.

Tworzenie punktów serwisowych obsługujących tabor PKP IC należy do zadań własnych Zarządu tej spółki i Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji do ingerowania w wybór lokalizacji tworzonych punktów przez tę Spółkę.

Tym nie mniej, mając na względzie wagę sprawy, również w kontekście ponadregionalnym, PKP IC odniosła się do kwestii poruszonych w interpelacji, które prezentuję poniżej.

Na początku 2025 r. PKP IC przyjęła nową *Strategię Grupy Kapitałowej „PKP Intercity” na lata 2025-2030*. Przyjęte założenia strategiczne do 2030 roku oparte są na założeniach produktowych i Ramowym Rozkładzie Jazdy (RRJ) uwzględniających potrzeby i potencjał rynku. Wynikiem przyjętych założeń RRJ jest przygotowany program inwestycyjny Spółki w podziale m.in. na inwestycje taborowe i infrastrukturalne.

W ramach ww. prac zdefiniowano kategoryzację zapleczy technicznych i bocznic kolejowych niezbędnych do sprawnego funkcjonowania Spółki, przyjmując następujące kryteria:

- rodzaj stacji końcowej – stacja macierzysta dla taboru trakcyjnego oraz wagonowego, zakres możliwych czynności naprawczych i wymaganych czynności obsługowych (obrzędzanie), realizowany poziom utrzymania taboru wynikający z lokalizacji zapleczy technicznych oraz liczby składów pociągów obsługiwanych w dobie, zgodnie z pracą eksploatacyjną wskazaną w ramowym Rozkładzie Jazdy 2028+,
- okres funkcjonowania bocznic/stacji postojowej (w tym uwzględnienie sezonowości w rozkładzie jazdy),
- liczba obsługiwanego taboru w ciągu doby na poszczególnych bocznicach/stacjach postojowych,
- średnia liczba taboru obsługiwanego w ciągu miesiąca,
- wymagania techniczne do obsługi eksploatowanego taboru.

Na podstawie powyższych analiz i kryteriów, Spółka nie widzi uzasadnienia aby uwzględnić uzupełnienie listy lokalizacji stacji postojowych kategorii B o Gorzów Wielkopolski.

PKP IC nie widzi zasadności utworzenia w Gorzowie Wielkopolskim zaplecza technicznego lub punktu serwisowego dla taboru Spółki. Z perspektywy RRJ w horyzoncie 2030 roku, Spółka nie planuje „nocowania” znacznej liczby składów na stacji Gorzów Wielkopolski, stąd brak planów budowy dodatkowego, nowego zaplecza technicznego. PKP IC planuje wydłużyć relacje pociągów do Kostrzyna, gdzie planowana jest inwestycja w stację tankowania niezbędną do obsługi pojazdów hybrydowych. Planowany termin ukończenia inwestycji to kwiecień 2028 r.

Ponadto PKP IC nie planuje dodatkowych analiz dotyczących możliwości organizacyjnych i finansowych realizacji takiej inwestycji we współpracy z samorządem lokalnym.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu