



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.26.2025

Warszawa, 17 lutego 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14133 Posłów na Sejm RP: Pana Michała Moskala, Pana Dariusza Stefaniuka i Pana Janusza Kowalskiego, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie informuję, że Minister Infrastruktury w związku z otrzymaną interpelacją wystąpił do Spółki „PKP Intercity” S.A. (dalej: PKP IC) o stanowisko w zakresie kwestii poruszonych w niniejszej sprawie.

Należy zauważyć, że przewoźnik nie odwołał żadnego połączenia kursującego przez województwo lubelskie. Zmiany w ofercie mogły dotyczyć wyłącznie zmian relacji pociągów.

- do Lublina od grudnia 2025 roku uruchomiono dwie nowe pary połączeń,
- do Chełma od grudnia 2025 roku uruchomiono dwie nowe pary połączeń (wzrost z 3 do 5 par połączeń dziennie).
- do Zamościa i Hrubieszowa od czerwca 2025 roku uruchomiono trzecią parę połączeń – IC „Kasztelan”. Przez ostatnie kilkanaście lat funkcjonowały tam co najwyżej dwie pary połączeń codziennych, dopiero w zeszłym roku uruchomiono kolejne.

Z powyższych danych jednoznacznie wynika, że organizator przewozów i PKP IC sukcesywnie rozwijają siatkę połączeń w województwie lubelskim. Ponadto Spółka realizuje obecnie planowe przeglądy okresowe w wybranych seriach lokomotyw spalinowych. Jednocześnie określanie tej sytuacji mianem „dramatycznego niedoboru lokomotyw spalinowych” jest zdecydowanie przesadzone. PKP IC realizuje założony rozkład jazdy, w tym również obsługę połączeń obsługiwanych trakcją spalinową.

Resort w kwestii uruchamianego w latach 2023-2025 połączenia w relacji Rawa Ruska – Warszawa – Rawa Ruska, uprzejmie informuje, że PKP IC nie powierzało obsługi ww. odcinka Spółce SKPL Cargo. Omawiane połączenie było realizowane na podstawie porozumień pomiędzy Kolejami Ukrainickimi i SKPL Cargo bez udziału PKP IC. Kwestia przyczyny zerwania współpracy przez ww. podmioty nie jest znana. Nie ma zatem podstaw, aby twierdzić, że jednostki SN84 nie nadawały się do obsługi pociągów misji publicznej.

Odnosząc się do tematu połączeń warto również zauważyć, że te które są realizowane komercyjnie nie są traktowane bardziej priorytetowo niż uruchamianie pociągów dotowanych w ramach Umowy PSC.

Przewoźnik PKP IC przed podjęciem decyzji o uruchomieniu pociągu komercyjnego nr 765/766 relacji Lublin – Rawa Ruska – Lublin dokonał szeregu szczegółowych analiz, które wykazały zasadność jego kursowania. Upublicznianie danych finansowych byłoby działaniem potencjalnie niekorzystnym gospodarczo dla Spółki, wobec czego stanowi one tajemnicę przedsiębiorstwa.

Nadmienię również, że uruchomienie przedmiotowego pociągu było poprzedzone analizą bezpieczeństwa, konsultacjami wewnątrz Spółki, a także szacowaniem ewentualnego ryzyka. Wnioski z tych działań wykazały, że ryzyko uruchamiania pociągu do stacji Rawa Ruska jest znikome. Pociąg wjeżdża w głąb Ukrainy na zaledwie kilka kilometrów na tereny, które do obecnej chwili nie były atakowane w wyniku działań wojennych prowadzonych przez Federację Rosyjską. Ponadto uprzejmie informuję, że zdaniem Spółki prace manewrowe na stacji Rawa Ruska nie są ani czasochłonne, ani ryzykowne i trwają kilka minut. Jest to standardowa procedura stosowana na całej sieci kolejowej.

Na podstawie wniosków z ww. analiz, zdaniem PKP IC nie istnieje nawet minimalne zagrożenie związane z atakami na terytorium Ukrainy, które mogłoby doprowadzić do zniszczenia taboru, a tym samym przynieść Spółce wymierne straty finansowe. Tabor wjeżdżający do stacji Rawa Ruska objęty jest standardowymi polisami, wobec tego PKP IC nie poniosło żadnych dodatkowych kosztów z tytułu zawarcia umów na ubezpieczenie. Jest to standardowa obsługa do pierwszej stacji granicznej.

Resort na podstawie informacji z PKP IC zauważa, że Spółka nie uruchamiała pociągów przez przejście graniczne w Hrebennem przed grudniem 2024 roku. Nie brano wobec tego pod uwagę wzorowania się na poprzednich rozwiązaniach stosowanych przez innych przewoźników. Ponadto zauważyć należy, że nie istnieją żadne dane, aby uważać, że eksploatacja pociągu zestawionego z lokomotywy i wagonów było z jakiegokolwiek powodu bardziej niebezpieczne niż przy zastosowaniu spalinowych zespołów trakcyjnych.

Uruchomienie pociągu komercyjnego 765/766 w klasycznym składzie wagonowym było jednym z kluczowych postulatów zgłaszanych na etapie planowania połączenia. Jednocześnie umowa z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie spalinowych zespołów trakcyjnych nie przewiduje obsługi relacji Rawa Ruska – Lublin Gł.

Grupa wagonów komunikacji bezpośredniej kursująca z/do stacji Rawa Ruska, wzorem poprzedniej edycji rozkładu jazdy jest w dalszym ciągu przełączana w stacji Lublin Główny do pociągu IC 1338/3138 „Wisłok” i kontynuuje bieg w kierunku Warszawy. Lokomotywa SU4210, prowadząca trzy wagony w relacji z/do Rawy Ruskiej, jest możliwie najefektywniej wykorzystywana do obsługi tego połączenia.

Natomiast do realizacji połączeń z Zamościa i Hrubieszowa w kierunku Krakowa, skierowano pojazdy SD85, które umożliwiają eliminację prac manewrowych na stacji Stalowa Wola Rozwadów, co przekłada się na skrócenie czasu przejazdu. W Rzeszowie lub Krakowie zapewniona jest możliwość przesiadki do innych pociągów dalekobieżnych, m.in. w kierunku Wrocławia lub Katowic.

Ponadto zauważyć należy, że z uwagi na konieczność pokonania przez pociąg tunelu średnicowego w Warszawie, nie jest możliwe wykorzystanie do obsługi połączenia Warszawa Zach. – Rawa Ruska – Warszawa Zachodnia taboru spalinowego, w którym taki tabor ma zakaz kursowania.

*Łączę wyrazy szacunku,*  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu  
/dokument podpisany elektronicznie/