



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.34.2026
Warszawa, 27 maja 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16741 Posłanki na Sejm RP, Pani Małgorzaty Pępek, przedstawiam poniższe stanowisko.

Resort pragnie zauważyć, że stacja Chybie nie została ujęta w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (tzw. Planie Transportowym), a przeprowadzone analizy nie potwierdziły zasadności wprowadzenia postojów pociągów dalekobieżnych w tej lokalizacji. Wynika to m.in. z ograniczonego potencjału demograficznego miejscowości oraz prognozowanego, relatywnie niskiego zainteresowania podróżnych. Ponadto miejscowość Chybie zamieszkuje niecałe 4 tysiące mieszkańców, którzy mają bogatą ofertę połączeń regionalnych (na dzień 21.05.br 18 połączeń kolejowych i 11 połączeń autobusowych).

W 2024 r. PKP S.A. podczas prac nad aktualizacją Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030 poddała analizom dworzec kolejowy w Chybiu. Wynik analizy wskazał brak efektywności włączania do Programu nieczynnego dworca kolejowego. Przedmiotowy dworzec cechuje się relatywnie niewielką wymianą pasażerską, obsługą wyłącznie przez przewozy regionalne, realizowane przez Koleje Śląskie (18 pociągów na dobę), a docelowe zagospodarowanie obiektu nie zakładało przywrócenia funkcji dworcowej dla ww. nieruchomości.

Ponadto należy nadmienić, że w budynku dworca wówczas znajdowało się 5 zamieszkałych lokali, co w przypadku przywrócenia obsługi podróżnych, wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody lokatorów na relokację i zapewnienie lokali zastępczych w możliwie jak najbliższym sąsiedztwie dworca.

W związku z powyższym PKP S.A. podjęła decyzję, że przedmiotowa lokalizacja nie została uwzględniona w analizie potrzeb inwestycyjnych Spółki.

Stan techniczny budynku dworca Chybie określony został przez PKP S.A. jako średni tj. zapewniający dalsze bezpieczne użytkowanie. Spółka na bieżąco monitoruje kondycję budynku oraz wykonuje niezbędne naprawy i konserwacje. W ramach bieżących remontów, PKP S.A. rozważa wykonanie estetyzacji budynku w latach kolejnych, jednak będzie to możliwe po uzyskaniu wszystkich zgód korporacyjnych.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury konsekwentnie prowadzone są oraz monitorowane programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej, w tym na obszarze województwa

śląskiego. Inwestycje kolejowe mają w przeważającej mierze charakter liniowy i ponadregionalny, a pojedyncze projekty obejmują często odcinki linii kolejowych, przebiegające przez kilka województw i realizowane są w ramach jednego kontraktu oraz jednego budżetu projektowego. Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego jest głównym celem Programu Kolej+. W ramach inwestycji liniowych, realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego (KPK), uwzględniane są rozwiązania na rzecz zwiększenia dostępności transportu kolejowego.

W 2026 r. planowane i realizowane są prace m.in. na odcinkach: Pyskowice – Opole Groszowice (linia kolejowa nr 132), Częstochowa Stradom – Fosowskie – Opole Główne (linie kolejowe nr 61 i 144), Żywiec – Sucha Beskidzka (linia kolejowa nr 97), Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza (linia kolejowa nr 1), Pszczyna – Żory (linia kolejowa nr 148), Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa) oraz Będzin – Katowice Szopienice (linia kolejowa E 65), w tym prace modernizacyjne na stacji kolejowej Chybie.

W ramach prac nad rocznym rozkładem jazdy 2026/2027 planowane jest przekierowanie pociągów relacji Wrocław – Bielsko-Biała przez Pszczynę, co w obecnych założeniach wiąże się z pominięciem stacji Chybie. Jak już wspomniano wcześniej przeprowadzone analizy nie potwierdziły zasadności wprowadzenia postojów pociągów dalekobieżnych w tej lokalizacji.

Niemniej jednak należy zauważyć, że w celu zapewnienia dostępu komunikacyjnego dla mieszkańców powiatu cieszyńskiego przewoźnik PKP Intercity zapewnia obsługę relacji z Wisły przez Ustroń, Golezów i Skoczów realizowaną poprzez weekendowe połączenie IC Beskidy do Warszawy przez Kraków. Trasa pociągu pozwala na obsługę relacji bez bezpośrednich połączeń regionalnych i stanowi uzupełnienie oferty w tym rejonie turystycznym. Podstawową ofertę z Wisły stanowią połączenia przewoźnika Koleje Śląskie które docierają do Katowic skąd jest możliwość kontynuowania podróży w niemal wszystkich kierunkach kraju.

Warto ponadto zaznaczyć, iż powiat cieszyński obsługiwany jest regularnymi połączeniami międzynarodowymi poprzez postoje pociągów w Zebrzydowicach. Pozwalają one na bezpośredni dojazd zarówno do Warszawy, Krakowa jak również do Wiednia, Pragi, Bratysławy czy Budapesztu.

Minister właściwy do spraw transportu, jako ustawowy organizator kolejowych połączeń międzywojewódzkich, zamawia na podstawie Umowy z PKP Intercity S.A. pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze usług publicznych, w oparciu o wymogi zawarte w rozporządzeniu 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). Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czyli tzw. „Plan transportowy” określa trasy, stanowiące sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, na których priorytetem jest zapewnienie odpowiedniej dalekobieżnej oferty przewozowej.

Pragnę również zauważyć, że zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778) i określoną hierarchicznością systemu transportu pasażerskiego w Polsce relacje, które nie są zamawiane przez ministra właściwego do spraw transportu, ale mimo to są istotne z uwagi na potrzeby

transportowe lokalnej społeczności, powinny stanowić uzupełnienie oferty ministra na poziomie regionalnym przez właściwe władze samorządowe, które to powinny skomunikować swoją ofertę z pociągami zamawianymi przez ministra właściwego do spraw transportu, w celu umożliwienia przesiadki na pociągi dalekobieżne.

Ministerstwo dokłada starań, aby oferta rozwijała się równomiernie na terenie całego kraju, jednakże należy pamiętać, że w pierwszej kolejności misją międzywojewódzkiego kolejowego publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie i przywrócenie połączeń kolejowych do jak największej liczby powiatów i miejsc wykluczonych komunikacyjnie. Organizator, wypełniając powierzone mu zadanie, dąży do jak najlepszego zaspokajania potrzeb transportowych wszystkich obywateli. Należy jednak mieć na uwadze, że na ostateczny kształt oferty przewozowej mają wpływ liczne istotne czynniki, takie jak dostępna zdolność przepustowa, dostępność taboru czy środki finansowe z budżetu państwa przeznaczone corocznie na ten cel.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/