



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.41.2026
Warszawa, 23 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczpospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16966 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie należy podkreślić, że okresy długich weekendów, w tym weekendu majowego, charakteryzują się znacznym wzrostem liczby podróżnych korzystających z większości środków publicznego transportu zbiorowego, co wpływa między innymi na organizację odprawy i wymiany pasażerów w miejscach postojów handlowych. Niemniej jednak pracownicy przewoźnika dokładają wszelkich starań, aby zapewnić profesjonalną i bezpieczną obsługę podróżnych, co znalazło odzwierciedlenie w treści Pana interpelacji. Organizator zwrócił się do Spółki z prośbą o przeanalizowanie przedmiotowego zagadnienia. Na podstawie zgromadzonych danych eksploatacyjnych, we współpracy z przewoźnikiem, rozważane jest uruchomienie wskazanych pociągów jako niezależnych połączeń.

Łączenie grup wagonów przewoźnika na stacjach jest integralnym elementem organizacji transportu kolejowego. Umożliwia ono zwiększenie dostępności połączeń dla pasażerów w skali kraju, a także optymalizację kosztów przewozów poprzez ograniczenie zapotrzebowania na tabor oraz personel, co przekłada się na atrakcyjniejszą ofertę. Jednak ze względu na trwającą przebudowę węzła katowickiego i w związku z tym ograniczoną przepustowość, trasa jednego z nich w rejonie Górnego Śląska musiałaby przebiegać drogą alternatywną np. przez stację Bytom z pominięciem stacji Katowice. Dodam, że łączenie grup wagonowych jest zjawiskiem powszechnym i występuje w stacjach: Gdynia Główna, Kielce Główny, Kraków Główny, Lublin Główny, Piła Główna, Poznań Główny, Szczecin Główny, Wrocław Główny oraz Zbąszynek, zaś średni zaplanowany czas na włączenie/wyłączenie grup wagonów wynosi ok. 24 minut. Połączenia te co do zasady są pociągami, które pozwalają pasażerom odbywanie bezpośrednich podróży na długich odcinkach krajowych, ale też w relacjach międzynarodowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) opracowuje rozkład jazdy na podstawie wniosku przewoźnika zarówno w kwestii łączenia grup wagonowych jak i długości postojów.

W poniższej tabeli prezentowane są dane dotyczące liczby pociągów opóźnionych na przyjeździe i odejździe na stacjach Wrocław Główny i Katowice w okresie od 1 stycznia do 24 maja 2026 roku:

Kursowało	Wrocław Główny				Katowice			
	przyjazd		odjazd		przyjazd		odjazd	
	liczba poc.	%	liczba poc.	%	liczba poc.	%	liczba poc.	%
>10 min								
8302/3	CHEŁMOŃSKI 133 SAXONIA	289	55	19,03%	94	32,53%	115	39,79%
66002	SAXONIA	139	58	41,73%			114	39,45%
>30 min								
8302/3	CHEŁMOŃSKI 133 SAXONIA	289	20	6,92%	36	12,46%	75	25,95%
66002	SAXONIA	139	26	18,71%			74	25,61%

Odnosząc się do zapytania dotyczącego przyczyn opóźnień pociągów pasażerskich PKP Intercity S.A. (PKP IC), należy wyjaśnić, że w systemie PKP PLK S.A. są one ewidencjonowane poprzez wskazanie przyczyny opóźnienia, oznaczonej odpowiednim kodem, oraz podmiotu, którego działania lub okoliczności zapoczątkowały powstanie tego opóźnienia.

Dla pociągów opóźnionych powyżej 10 min. odnotowano we wskazanym powyżej okresie 214 przyczyn z czego najwięcej:

- przed Wrocławiem Głównym - dotyczyło nieplanowanych prac na szlaku i stacji, wydłużonego czasu jazdy oraz warunków atmosferycznych powodujących oblodzenie;
- w st. Wrocław Główny - dotyczyło opóźnień wtórnych na sieci PKP PLK S.A. spowodowanych przez zdarzenia przypisane zarządcy zagranicznemu, od którego przyjmowany jest pociąg, późnego zgłoszenia gotowości do odjazdu oraz wspomnianych warunków atmosferycznych;
- za Wrocławiem Głównymi i przed Katowicami - dotyczyło lokowania podróżnych lub wydłużonego czasu jazdy lub naprawy/wymiany pojazdu kolejowego na skutek awarii.

Natomiast dla pociągów opóźnionych powyżej 30 minut odnotowano we wskazanym powyżej okresie podobną liczbę i rodzaj przyczyn (nakładające się), lecz w przypadku przyczyn przed Wrocławiem Głównym nieco się one różniły, gdyż dotyczyły: wyłączenia uszkodzonego wagonu, wspomnianych warunków atmosferycznych oraz przyczyn opóźnień wymagających dodatkowych wyjaśnień.

Należy mieć na uwadze, że przyczyny opóźnień mają co do zasady charakter losowy i stanowią element ryzyka związanego zarówno ze świadczeniem usług przewozowych przez PKP IC, jak i z udostępnianiem infrastruktury kolejowej przez PKP PLK S.A.

Każdy przypadek opóźnienia powinien być analizowany indywidualnie. Chociaż w zestawieniach występują przyczyny związane m.in. z awariami taboru czy wydłużonym czasem jazdy, zdarzenia te mają pierwotnie charakter losowy i nie są skutkiem celowych działań ani zaniedbań podmiotów uczestniczących w procesie przewozowym, podobnie jak przyczyny związane z lokowaniem podróżnych, które leżą u źródeł zwiększonego zainteresowania podróżami transportem kolejowym.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/