



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.74.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19630 Posła na Sejm RP Artura Łąckiego, przedstawiam następujące informacje.

Wcześniejsze doświadczenia, związane z funkcjonowaniem autokuszet w Polsce, wskazują na ograniczone zainteresowanie tego rodzaju usługą. W ostatnich próbach jej świadczenia odnotowywano małe zainteresowanie pasażerów. W obecnych warunkach funkcjonowania rynku kolejowego nie przewiduje się wprowadzenia ponownie tego rodzaju usługi do oferty PKP Intercity S.A.¹ ani w formie pilotażowych, ani sezonowych połączeń autokuszetowych na trasach, łączących południe Polski z wybrzeżem, w tym z Pomorzem Zachodnim. W Polsce nie ma obecnie przygotowanej, funkcjonującej infrastruktury, umożliwiającej regularną odprawę samochodów osobowych przewożonych w specjalistycznych wagonach kolejowych w ramach pociągów pasażerskich.

Ewentualne uruchomienie takiej usługi wymagałoby nie tylko decyzji dotyczącej rozszerzenia oferty przewozowej, ale również zabezpieczenia odpowiedniego taboru, infrastruktury oraz modelu organizacyjnego i finansowego. Uruchomienie usługi wymagałoby przygotowania wybranych stacji, w tym budowy lub modernizacji stanowisk załadunku i rozładunku pojazdów, zapewnienia odpowiednich dróg dojazdowych, placów manewrowych oraz rozwiązań organizacyjnych i bezpieczeństwa. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych, znaczących nakładów finansowych.

Dodatkowym wyzwaniem byłoby zapewnienie odpowiednich warunków obsługi pojazdów wyposażonych w różne źródła zasilania, w tym samochodów benzynowych, z silnikiem Diesla, LPG oraz elektrycznych. W przypadku samochodów elektrycznych obecna infrastruktura kolejowa i stacyjna nie jest przygotowana do zapewnienia dedykowanej obsługi i ładowania takich pojazdów w punktach odprawy autokuszet, co wiąże się z rygorystycznymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz organizacji przewozu. Oznaczałoby to konieczność stworzenia dodatkowej infrastruktury technicznej, jeszcze bardziej zwiększającej koszty i złożoność takiego przedsięwzięcia.

¹ W obowiązującej umowie o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a PKP Intercity S.A. nie przewidziano świadczenia przewozu samochodów osobowych

W ocenie Ministerstwa również obecne warunki rynkowe nie uzasadniają ponoszenia kosztów związanych z tworzeniem od podstaw takiej usługi. W szczególności należy wziąć pod uwagę rozbudowaną w ostatnich latach sieć dróg ekspresowych i autostrad, która wpłynęła na poprawę standardu i czasu podróży samochodem.

Wskazany w interpelacji przykład ÖBB nie oznacza, że model taki znajduje uzasadnienie w każdych warunkach. W Austrii szczególne znaczenie ma specyfika geograficzna kraju. Przykładem jest usługa przewozu samochodów przez tunele w rejonach górskich - alternatywa dla dłuższego przejazdu samochodem oraz sposób uniknięcia zatorów. Takie uwarunkowania są istotnie odmienne od sytuacji w Polsce. W przypadku proponowanych połączeń południe-północ nie występuje analogiczna bariera infrastrukturalna lub geograficzna, której pokonanie wraz z przewozem samochodu koleją dawałoby porównywalną korzyść dla podróżnego.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę dalszego rozwoju kolei pasażerskiej oraz zwiększania jej atrakcyjności jako środka transportu, również w podróżach turystycznych. Jednocześnie wprowadzenie autokuszet nie jest obecnie rozwiązaniem przewidywanym w ramach rozwoju oferty PKP Intercity S.A. Rozwój transportu kolejowego w Polsce odbywa się poprzez zwiększanie dostępności, częstotliwości i jakości przewozów pasażerskich. Oferta PKP Intercity S.A. umożliwia dotarcie koleją do regionów turystycznych kraju, w tym nad morze i w góry.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/