Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.10.2026
Warszawa, 23 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczpospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją numer 19165, Posła na Sejm RP Pana Dariusza Stefaniuka, przedstawiam poniżej odpowiedzi na zawarte w niej pytania.

W sprawie przepisów krajowych, umów międzynarodowych oraz procedur regulujących obecnie organizację ruchu kolejowego na przejściu granicznym Dorohusk–Jagodzin, to obecna współpraca między UZ a PKP S.A. oraz przewoźnikami kolejowymi z Grupy PKP opiera się na zapisach *Porozumienia pomiędzy PKP S.A. a AT „Ukrzaliznytsia" o współpracy przy organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych* z dnia 28.08.2023r. Na podstawie tego Porozumienia z 2023 r. opracowywane są umowy szczegółowe pomiędzy przewoźnikami z Grupy PKP a Koleją Ukraińską. Do czasu zawarcia ww. umów w kwestiach pasażerskiego i towarowego ruchu kolejowego obowiązują postanowienia *Porozumienia między Przedsiębiorstwem Państwowym Polskie Koleje Państwowe a Państwową Administracją Transportu Kolejowego Ukrainy o kolejowej komunikacji przez granice państwową* z 1994 r.

Co do tego który podmiot odpowiada za ustalanie kolejności przejazdu pociągów przez przejście graniczne, oraz jaki wpływ na te decyzje posiada strona polska, to uprzejmie wyjaśniam, że kolejność przejazdu pociągów wynika z obowiązującego rozkładu jazdy oraz bieżącej sytuacji eksploatacyjnej. Dla odcinka granicznego Dorohusk-Jagodzin rozkład jazdy jest uzgadniany wspólnie przez Spółkę PKP PLK S.A. i Kolej Ukraińską (dalej także: „UZ"), podczas spotkań granicznych, przy współudziale zainteresowanych przewoźników kolejowych. Zasady planowania i przekazywania pociągów określa ponadto uzgodniona przez obu zarządców „Technologia PKP PLK S.A. i UZ dotycząca planowania i przekazywania pociągów towarowych przy przydzielaniu przepustowości zgodnie z rozkładem jazdy dla Kolejowych Przejść Granicznych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą" (dalej: „Technologia"). Powyższe jest zgodne z Regulaminem Sieci 2025/2026 Spółki, zgodnie z którym czasy przyjęcia i przekazania pociągów międzynarodowych na przejściach granicznych ustalane są podczas konferencji międzynarodowych, a przy opracowaniu rozkładu jazdy uwzględnia się m.in. porozumienia graniczne i ustalenia dotyczące tras międzynarodowych.

Odnosząc się do tematu analiz prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury w latach 2022–2026 dotyczących funkcjonowania przejścia Dorohusk–Jagodzin i przedstawienie najważniejszych wniosków z tego płynących, to uprzejmie informuję, że temat dot. organizacji ruchu kolejowego na przejściu granicznym Dorohusk – Jagodzin, został poddany szczegółowej analizie przez MI we współpracy ze spółkami Grupy PKP, PKP PLK S.A. i służbami granicznymi jeszcze w 2025 roku. Wtedy, na prośbę Komisji Europejskiej zostały przeprowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy ze spółkami Grupy PKP, PKP PLK S.A. i służbami granicznymi rozmowy na temat możliwości wprowadzenia krótkoterminowych rozwiązań, usprawniających ruch na kolejowym przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin. W wyniku powyższego stwierdzono, że rozwiązania docelowe będą mogły być określone w ramach wypracowywanego aktualnie przez PKP PLK Studium Wykonalności dla rozbudowy linii kolejowej Lublin – Chełm – PG w Dorohusku – PG w Jagodzinie – Kowel.

W zakresie liczby przewoźników kolejowych korzystających obecnie z przejścia Dorohusk–Jagodzin i podziału tych przewoźników na polskich i zagranicznych to dane te przedstawiają się następująco. Z przejścia Dorohusk–Jagodzin korzysta obecnie 12 przewoźników kolejowych. Nie jest prowadzony podział przewoźników według kraju pochodzenia kapitału lub państwa rejestracji przedsiębiorcy. Dla zarządcy infrastruktury znaczenie ma spełnienie wymagań uprawniających do wykonywania przewozów i korzystania z infrastruktury kolejowej. Zgodnie z postanowieniami Ustawy o transporcie kolejowym, funkcję przewoźnika mogą wykonywać przedsiębiorcy posiadający wymagane prawem licencje, w tym licencje wydane przez właściwe organy państw UE lub EFTA (*EFTA*, *European Free Trade Association*, Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu). W Polsce licencje takie wydaje Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Jeśli chodzi o liczbę odprawionych pociągów oraz wagonów w latach 2022, 2023, 2024, 2025 i w pierwszym półroczu 2026 roku, to przeciętna dobowa liczba pociągów kursujących na odcinkach linii kolejowych prowadzących do przejścia granicznego Dorohusk – Jagodzin kształtowała się następująco:

	Linia kolejowa nr 7 Dorohusk – Dorohusk GP				Linia kolejowa nr 63 Dorohusk – Dorohusk GP			
Rok	pasażerskie	towarowe	utrzymaniowe	ogółem	pasażerskie	towarowe	Utrzymaniowe	ogółem
2022	3,63	3,73	0	7,36	2,22	2,76	0	4,98
2023	3,96	7,98	0	10,59	5,68	2,89	0,01	8,58
2024	3,91	6,63	0,01	11,89	6,23	3,11	0	9,35
2025	3,85	8,69	0	12,53	6,26	2,57	0	8,83
2026	Dane w opracowaniu							

Co do informacji jaka jest maksymalna przepustowość przejścia dla toru normalnego oraz szerokiego i jaki procent tej przepustowości jest obecnie wykorzystywany to dla toru o szerokości 1435 mm przewidziano na dobę: 4 pary tras pociągów towarowych, 1 parę tras pociągów pasażerskich oraz 1 parę tras regulacyjnych. Trasa regulacyjna służy przede wszystkim pilnemu przemieszczaniu taboru lub lokomotyw i umożliwia elastyczne reagowanie na bieżącą sytuację operacyjną. Dla toru o szerokości 1520 mm przewidziano

na dobę łącznie dla pociągów pasażerskich 4 trasy, dla pociągów towarowych 4 trasy, w tym dwie możliwe do obsługi lokomotywami polskich przewoźników i dwie lokomotywami ukraińskimi.

Stopień wykorzystania przepustowości infrastruktury kolejowej przejścia granicznego Dorohusk – Jagodzin nie odzwierciedla w pełni rzeczywistych możliwości prowadzenia ruchu kolejowego. Liczba odprawianych pociągów zależy nie tylko od parametrów infrastruktury, lecz również od procedur celnych, granicznych i bezpieczeństwa realizowanych przez właściwe służby, a także od warunków prowadzenia ruchu po stronie ukraińskiej. W 2025 r. wykorzystanie przepustowości wyniosło około 20% dla linii kolejowej nr 7 (tor normalny) oraz około 13% dla linii kolejowej nr 63 (tor szeroki), co odpowiada średnio odpowiednio 18 i 11 pociągom na dobę. Dla porównania, za poziom graniczny dla linii jednotorowych przyjmuje się wykorzystanie przepustowości na poziomie około 65%. Należy podkreślić, że wskazane wartości nie wynikają z ograniczeń infrastrukturalnych po stronie zarządcy infrastruktury, lecz przede wszystkim z uwarunkowań operacyjnych i administracyjnych związanych z funkcjonowaniem przejścia granicznego.

Odnosząc się do zagadnienia, czy Ministerstwo posiada informacje o przypadkach odmowy wjazdu polskim przewoźnikom na stację Jagodzin lub innych ograniczeniach utrudniających wykonywanie przewozów po stronie ukraińskiej, uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury jest informowane przez PKP S.A. o przypadkach odmowy wjazdu polskim przewoźnikom na stację Jagodzin. W okresie od lipca 2025 r. do lutego 2026 r., cyklicznie (średnio raz na dwa tygodnie) PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wysyłało do UZ interwencje w sprawie sytuacji związanej z nieprzyjmowaniem przez stronę ukraińską pociągów PKP CARGO S.A. na wcześniej uzgodnionych trasach przeznaczonych po torze 1435 mm - łącznie 16 interwencji. PKP CARGO nie otrzymało odpowiedzi na swoje interwencje.

W sprawie tego, czy przewoźnicy ukraińscy posiadają na terytorium Polski uprawnienia, których nie posiadają przewoźnicy polscy na terytorium Ukrainy, wskazania zakresu tych różnic i ich podstawy prawnej, oraz tego czy obowiązuje zasada wzajemności w dostępie przewoźników kolejowych do infrastruktury po obu stronach granicy, to uprzejmie wyjaśniam, że na terytorium Ukrainy nie ma otwartego rynku kolejowego, nie jest możliwe uzyskanie licencji przewoźnika kolejowego (brak podstaw formalno-prawnych). Ukraina i Koleje Ukraińskie w ramach procesu akcesyjnego do UE podejmują działania w celu określenia harmonogramu i wprowadzenia liberalizacji rynku przewozów kolejowych. W czerwcu 2024 r. licencję na przewozy towarowe na terytorium Polski (L152/2024)[1] uzyskała spółka stowarzyszona z UZ - Ukrainian Railways Cargo Poland sp. z o.o. (dalej UZCP). Licencja została wydana przez UTK.

Odnośnie wpływających do Ministerstwa skarg przedsiębiorców dotyczących funkcjonowania przejścia Dorohusk–Jagodzin, liczby skarg dotyczyła sprawa, czego dotyczyły, oraz działań podjętych przez Ministerstwo, to uprzejmie informuję, że skargi do Ministerstwa nie wpłynęły. Skarga taka wpłynęła do zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. od 1 przewoźnika towarowego. Po otrzymaniu skargi niezwłocznie przeprowadzono działania wyjaśniające i uzgodnienia pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego.

[1] Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych - Otwarte Dane

Ustalono, że bezpośrednią przyczyną problemu był brak możliwości przyjęcia kolejnego pociągu do stacji Dorohusk z powodu zajęcia torów przez składy oczekujące na zakończenie czynności związanych z obsługą przewożonych ładunków.

W wyniku uzgodnień ponownie potwierdzono obowiązujące zasady, zgodnie z którymi zajęcie infrastruktury przez pociągi danego przewoźnika nie powinno prowadzić do dalszego blokowania zdolności przepustowej przejścia.

Odpowiadając na poruszoną sprawę, czy Ministerstwo analizowało wpływ obecnej organizacji ruchu na: PKP LHS, PKP Cargo, polskie terminale przeładunkowe, prywatnych polskich przewoźników kolejowych, uprzejmie informuję, że nie była sporządzona odrębna, kompleksowa analiza, obejmująca wpływ obecnych zasad organizacji ruchu na PKP Cargo S.A., PKP LHS sp. z o.o., polskie terminale przeładunkowe oraz prywatnych przewoźników kolejowych. Jednocześnie kwestie związane z przepływami transportowymi, przepustowością infrastruktury oraz organizacją ruchu na kolejowym przejściu granicznym Dorohusk–Jagodzin są objęte zakresem projektu „EU-UA Solidarity Lanes". W ramach projektu prowadzone są m.in. analizy rynku usług transportowych, analizy społeczno-ekonomiczne, techniczne i kosztowe oraz opracowywana jest koncepcja zarządzania ruchem i logistyką na przejściu Jagodzin/Dorohusk[2]. Nie oznacza to jednak, że w ramach tych prac sporządzono odrębną analizę wpływu obowiązujących rozwiązań na sytuację poszczególnych przewoźników lub operatorów terminali wymienionych w interpelacji.

Należy również wskazać, że podmioty działające na rynku prowadzą własne analizy wpływu zachodzących zmian na ich działalność. W szczególności PKP Cargo S.A. w sprawozdaniu z działalności za 2023 r.[3] wskazało na wzrost przewozów i operacji przeładunkowych, realizowanych po stronie ukraińskiej oraz związany z tym spadek przeładunków wykonywanych na polskich terminalach, jak również na potencjalne negatywne skutki dla spółek Grupy PKP Cargo, firm logistycznych i terminali zlokalizowanych po polskiej stronie granicy. W sprawozdaniu za 2024 r.[4] PKP CARGO S.A. nadal wskazuje na istotny wpływ sytuacji na kolejowych przejściach granicznych z Ukrainą na realizację przewozów, w szczególności na problemy związane z kongestią przejść Dorohusk i Medyka, wydłużonym czasem oczekiwania oraz procedurami granicznymi, które utrudniały realizację przewozów tranzytowych. Jednocześnie Spółka odnotowała wzrost przewozów przez polskie porty z i do Ukrainy.

Równocześnie w ramach projektu „EU-UA Solidarity Lanes" prowadzone są prace nad Studium Wykonalności dla odcinka linii kolejowej nr 7 od Lublina do przejścia granicznego Dorohusk/Jagodzin oraz nad koncepcją operacyjnego zarządzania kolejowym przejściem granicznym Jagodzin/Dorohusk. Zakres studium obejmuje m.in. analizy rynku usług

---

[2] - prowadzenie analiz dotyczących transportu i przepływów w ramach projektu CEF „EU-UA Solidarity Lanes" - https://funduszeeuropejskie.gov.pl/instrument-laczac-europe-cef/aktualnosci/postepy-w-projekcie-kolejowym-cef-eu-ua-solidarity-lanes/
- analizy rynku usług transportowych, społeczno-ekonomiczne, techniczne i kosztowe np. wpisane do zakresu studium wykonalności Lublin–Dorohusk, analiza zarządzania ruchem i logistyką na Dorohusk–Jagodzin, - uwzględnienie zwiększenia potencjału przewozów transgranicznych od strony ukraińskiej - https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/korytarze-solidarnosciowe-miedzy-unia-europejska-a-ukraina-powstanie-studium-wykonalnosci-10712

[3] https://ezd.mi.gov.pl/Pismo3.aspx?idpisma=2265590

[4] https://www.pkpcargo.com/raporty_okresowe/raport-roczny-2024

transportowych, analizy społeczno-ekonomiczne, techniczne i kosztowe, których celem jest określenie najkorzystniejszego wariantu modernizacji infrastruktury po stronie polskiej. W ramach projektu uwzględniane jest również zwiększenie potencjału przewozów transgranicznych od strony ukraińskiej. Odcinek od granicy polsko-ukraińskiej do Kowla stanowi odrębny zakres prac realizowanych po stronie ukraińskiej[5].

W sprawie rozmów prowadzonych przez Ministerstwo z administracją Ukrainy dotyczących zmiany organizacji ruchu kolejowego lub zapewnienia równych zasad dostępu do infrastruktury, uprzejmie wyjaśniam, że stały roboczy kontakt ze stroną ukraińską w sprawach dotyczących organizacji ruchu pociągów przez przejście graniczne, prowadzony jest przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A.

Spółka PKP PLK współpracuje z UZ na podstawie podpisanego we wrześniu 2025 r. Porozumienia o współpracy w zakresie zarządzania, eksploatacji oraz utrzymania infrastruktury kolejowej. UZ nadal funkcjonuje jako kolej integralna bez podziału na przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastrukturą kolejową. Z uwagi na powyższe Spółka współpracuje z UZ na poziomie centralnym, regionalnym oraz miejscowym ze wszystkimi strukturami organizacyjnymi będącymi w zakresie kompetencji Spółki, między innymi:

- pracy eksploatacyjnej na kolejowych przejściach granicznych;
- opracowywania rozkładu jazdy;
- koordynowania zadań inwestycyjnych w strefach przygranicznych;
- bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej;
- realizacji wspólnych zadań inwestycyjnych realizowanych przy wsparciu funduszy UE.

Prowadzone są cykliczne, cotygodniowe telekonferencje. Omawiane są podczas nich przede wszystkim organizacja ruchu, wykorzystanie przepustowości przejść granicznych, występujące ograniczenia oraz działania umożliwiające sprawniejszą realizację przewozów. Taka bieżąca współpraca pomiędzy zarządcami infrastruktury jest niezbędnym elementem prowadzenia ruchu przez każde kolejowe przejście graniczne**.**

Odnośnie do sprawy planowanych zmian obowiązujących procedur, mających na celu zwiększenie wykorzystania polskiej infrastruktury przeładunkowej i poprawę konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, oraz sprawy działań jakie zamierza podjąć Ministerstwo Infrastruktury w celu zapewnienia pełnej przejrzystości zasad organizacji ruchu oraz zagwarantowania równych warunków konkurencji wszystkim uczestnikom rynku uprzejmie informuję, że analizy eksploatacyjne wskazują, że obecnie wykorzystywana infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK S.A., umożliwia zwiększenie liczby odprawianych pociągów. Ewentualne ograniczenia wzrostu przewozów wynikają obecnie przede wszystkim z procedur związanych z obsługą przejścia granicznego, wymogów służb kontrolnych oraz warunków prowadzenia ruchu po stronie ukraińskiej, a nie z parametrów technicznych infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Spółkę. Obecnie realizowane jest przedsięwzięcie pn. „Opracowanie Studium Wykonalności linii kolejowej Lublin – Chełm – PG Dorohusk – PG Jagodzin – Kowel oraz koncepcji zagospodarowania terenu przejścia granicznego w ramach Korytarzy

[5] https://funduszeeuropejskie.gov.pl/instrument-laczac-europe-cef/aktualnosci/postepy-w-projekcie-kolejowym-cef-eu-ua-solidarity-lanes

Solidarnościowych”. W ramach opracowania prowadzone są analizy dotyczące przewozów pasażerskich i towarowych oraz możliwości rozwoju infrastruktury kolejowej i usprawnienia procesów obsługi ruchu granicznego. Celem prowadzonych prac jest identyfikacja rozwiązań umożliwiających zwiększenie zdolności przewozowej przejścia granicznego, poprawę organizacji ruchu oraz przygotowanie infrastruktury do prognozowanego wzrostu wymiany handlowej między Unią Europejską a Ukrainą. Wyniki studium stanowić będą podstawę do określenia docelowego zakresu inwestycji i sposobu prowadzenia ruchu kolejowego, w tym na linii kolejowej nr 63 (szerokotorowej). Ponadto aktualnie PKP PLK S.A. we współpracy z Kolejami Ukraińskimi opracowuje sześć Miejscowych Kolejowych Porozumień Granicznych (MKPG), podpisanie których planowane jest do końca 2026 r. MKPG zastąpią obecnie obowiązujące Instrukcję prowadzenia ruchu transgranicznego.

Odnosząc się do kwestii potencjalnego powołania wspólnego polsko-ukraińskiego zespołu roboczego odpowiedzialnego za bieżącą koordynację ruchu kolejowego na przejściach granicznych, uprzejmie wyjaśniam, że co do zasady sprawy związane z bieżącą koordynacją ruchu kolejowego na przejściach granicznych prowadzone są na poziomie zarządców infrastruktury. Jednak obecna sytuacja związana z możliwością znacznego zwiększenia przewozów produktów rolnych z Ukrainy może potwierdzać zasadność utworzenia takiego forum współpracy. Jednym z przykładów potwierdzających taką potrzebę może być videorozmowa Pana Ministra Dariusza Klimczaka z Ministrem Polityki Rolnej i Żywności Ukrainy Panem Tarasem Wysockim ws. tranzytu zboża z Ukrainy przez terytorium RP, która odbyła się 10 września br.. Ministerstwo prowadzi w tej sprawie konsultacje z sektorem kolejowym, i jest otwarte na tworzenie mechanizmów współpracy, które pomogą zwiększyć przepustowość kolejowych przejść granicznych a przez to poziom wymiany handlowej pomiędzy Polską a Ukrainą.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu