Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.89.2026
Warszawa, 27 października 2026

Pan
**Włodzimierz Czarzasty**
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 20140 Posła na Sejm RP Pana Bartosza Kownackiego, przekazuję poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy ze spółką PKP Intercity S.A., analizuje różne warianty rozwoju oferty przewozowej w kolejnych rocznych rozkładach jazdy. Należy jednak podkreślić, że decyzje dotyczące uruchamiania połączeń dalekobieżnych są uzależnione od szeregu czynników, w tym: przepustowości linii kolejowych, zapotrzebowania przewozowego, dostępności taboru, efektywności ekonomicznej danego połączenia, spójności z całą siecią połączeń dalekobieżnych.

Należy zauważyć, że zgodnie z aktualnym rozkładem jazdy relacja Bydgoszcz - Szczecin obsługiwana jest łącznie przez dwie pary pociągów przewoźników PKP Intercity oraz Polregio w obydwu kierunkach (czasy przejazdu wynoszą odpowiednio dla pociągów PKP Intercity 4h 45 min. i 4h 39 min. oraz dla pociągów Polregio 4h 22 min. i 4h 32 min.). Dodatkowo pasażerowie mogą skorzystać z 13 (Bydgoszcz – Szczecin) oraz 12 (Szczecin – Bydgoszcz) dogodnych połączeń przesiadkowych – z tylko jedną przesiadką i czasem oczekiwania nie przekraczającym 30 minut (stan na dzień 12 października 2026 r.). Czas przejazdu w relacjach przesiadkowych na trasie Bydgoszcz – Szczecin wynosi od 3h 12 min., natomiast na trasie Szczecin – Bydgoszcz wynosi od 3h 13 min.

W tym kontekście należy zauważyć, że brak bezpośredniego połączenia z Warszawą lub innym dużym miastem nie stanowi sam w sobie wykluczenia komunikacyjnego. Wykluczenie jest bowiem równoznaczne z brakiem możliwości skorzystania z publicznego transportu zbiorowego w rozsądnym czasie i przy racjonalnej liczbie przesiadek. Trudno zatem mówić o wykluczeniu komunikacyjnym, gdy podróżni mają do dyspozycji liczne połączenia kolejowe w formule bezpośredniej i przesiadkowej w różnych kierunkach.

Resort wraz z PKP Intercity prowadzą analizy potencjału przewozowego na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej. Trasa Bydgoszcz - Szczecin jest obecnie obsługiwana poprzez system przesiadkowy, przede wszystkim w Poznaniu, który stanowi główny węzeł dalekobieżny dla regionu. Zapewnia to dostęp do wielu połączeń kategorii TLK, IC, EIC. W obowiązującym modelu sieciowym obowiązuje zasada hierarchii połączeń, w której stacje regionalne są powiązane z węzłami wyższego rzędu, a dostęp do połączeń dalekobieżnych odbywa się poprzez system przesiadkowy. W ramach prac nad kolejnymi

rozkładami jazdy analizowane są różne warianty poprawy dostępności transportowej regionu.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2026 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2026 r. poz. 1341) określa m.in. linie komunikacyjne tworzące sieć połączeń PSO – pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej, które planowane są do obsługi od grudnia 2030 r. Wśród nich znajdują się linie o przebiegu:

- Olsztyn Główny – Iława Główna – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny;
- Chełm – Lublin Główny – Warszawa Centralna – nowe lotnisko krajowe – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Stargard – Szczecin Główny.

Przedstawiona sieć linii komunikacyjnych może podlegać zmianom wynikającym z prac modernizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych lub w kluczowych węzłach kolejowych. Zmiany mogą być wprowadzane również w odpowiedzi na postulaty przewozowe zgłaszane w szczególności przez pasażerów, operatorów i jednostki samorządu terytorialnego, a także na inne potrzeby zidentyfikowane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego lub operatorów. Szczegółowe rozwiązania będą ustalane w toku konstruowania rocznych rozkładów jazdy pociągów. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2030 r.

Dodatkowo, zgodnie z założeniami *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* oferta przewozowa w zakresie połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych musi spełniać następujące wytyczne dotyczące sposobu i zasad powiązania poszczególnych regionów kraju:

- zapewnienie bezpośrednich połączeń ośrodków miejskich II i III rzędu (metropolie ponadregionalne i aglomeracje regionalne – klasyfikacja wg raportu IRMiR) z Warszawą jako ośrodkiem I rzędu, a także bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi ośrodkami II rzędu,
- wskazane jest zapewnienie bezpośrednich połączeń ośrodków miejskich I i II rzędu (Warszawa i metropolie ponadregionalne) z ośrodkami III rzędu (aglomeracje regionalne), o ile są one położone w bliskim sąsiedztwie w innych województwach, a dostępna infrastruktura kolejowa pozwala na utworzenie takiego połączenia w atrakcyjnym czasie przejazdu w celu powiązania danej pary ośrodków miejskich, charakteryzujących się istotnym wzajemnym oddziaływaniem,
- wskazane jest włączenie do sieci ośrodków IV rzędu (ośrodki subregionalne) liniami komunikacyjnymi, w tym poprzez wydłużenie linii komunikacyjnych łączących ośrodki I, II lub III rzędu,
- wskazane jest zapewnienie bezpośrednich całorocznych połączeń ośrodków I oraz II rzędu z najważniejszymi ośrodkami turystycznymi w kraju.

Na podstawie przyjętej metodyki wspólnej dla wielu dokumentów planistycznych ośrodki miejskie w Polsce zostały podzielone, na podstawie uzyskanych wartości wskaźnika syntetycznego funkcji egzogenicznej, na siedem rzędów na podstawie ich funkcji centralnych, które obejmują usługi publiczne i rynkowe. Jednocześnie w procesie planowania siatki połączeń zwrócono uwagę na wszystkie miasta lub miejscowości, które niezależnie od swojej hierarchicznej rangi (od metropolii po ośrodki lokalne) są istotnymi w skali kraju generatorami przewozów pasażerskich o charakterze międzywojewódzkim. Zgodnie z tą klasyfikacją Szczecin zaliczony został do metropolii ponadregionalnych (II rząd), czyli ośrodków pełniących funkcje o zasięgu wykraczającym poza granice jednego województwa, natomiast Bydgoszcz do aglomeracji regionalnych (III rząd), czyli ośrodków będących głównymi centrami w ramach swoich regionów, z którymi połączenia są kluczowe dla spójności regionalnej. Połączenia kolejowe pomiędzy ośrodkami najwyższych rzędów (I–III rzędu) stanowią szkielet sieci transportowej, do którego są włączane ośrodki o niższej randze w sieci kolejowej.

Z kolei w odniesieniu do kwestii taboru, podniesionej w interpelacji Pana Posła, uprzejmie informuję, że od grudnia 2026 r. pociąg Zamoyski będzie zestawiony jak w aktualnym rocznym rozkładzie jazdy.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/