



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.53.2026
Warszawa, 29 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18456 Poseł na Sejm RP Pani Lidii Czechak, 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 nowych 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 stacja Jarocin obsługiwana jest przez następujące pociągi dalekobieżne, kursujące w następujących relacjach: Chełm – Świnoujście, Jarocin – Gorzów Wielkopolski, Kraków – Poznań, Kraków – Kołobrzeg, Poznań – Zakopane, Szczecin – Zakopane, Łódź – Szczecin, Lublin – Szczecin oraz w przeciwnych kierunkach. Na trasie Jarocin – Warszawa funkcjonują obecnie trzy połączenia bezpośrednie (PKP Intercity, Polregio) oraz dodatkowo 17 dogodnych połączeń przesiadkowych – z tylko jedną przesiadką i czasem oczekiwania nie przekraczającym 30 minut (stan na dzień 22 lipca 2026 r.).

PKP Intercity prowadzi cykliczne analizy potencjału przewozowego na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej. Trasa Jarocin – Wrocław 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 ciągu doby istnieje możliwość skorzystania z 23 połączeń na tej trasie tylko z jedną przesiadką i z czasem oczekiwania nie przekraczającym 30 minut (stan na dzień 22 lipca 2026 r.). W ramach prac nad kolejnymi rozkładami jazdy analizowane są różne warianty poprawy dostępności transportowej regionu, jednak obecnie nie podjęto decyzji o uruchomieniu bezpośredniego pociągu dalekobieżnego na tej trasie.

Stacja Jarocin pełni w systemie kolejowym funkcję węzła przesiadkowego w ruchu regionalnym. Połączenia dalekobieżne są projektowane w taki sposób, aby zapewnić możliwie najkrótszy czas przejazdu pomiędzy głównymi ośrodkami wojewódzkimi i ponadregionalnymi, co wymaga prowadzenia ruchu przez stacje o najwyższym znaczeniu sieciowym. W praktyce oznacza to, że pociągi kategorii TLK i IC kierowane są przede wszystkim przez duże węzły, takie jak Poznań, Wrocław czy Warszawa, które umożliwiają obsługę największych potoków pasażerskich oraz posiadają infrastrukturę o odpowiednich parametrach.

Warto podkreślić, że zgodnie z nową definicją wykluczenia komunikacyjnego, procedowaną w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, brak bezpośredniego połączenia z Warszawą lub innym dużym miastem nie stanowi sam w sobie wykluczenia komunikacyjnego. Wykluczenie jest definiowane jako brak możliwości skorzystania z publicznego transportu zbiorowego w rozsądnym czasie i przy racjonalnej liczbie przesiadek. Jarocin posiada dostęp do sieci kolejowej oraz zapewnia możliwość dogodnych przesiadek do pociągów dalekobieżnych w Poznaniu i Ostrowie Wielkopolskim, co oznacza, że mieszkańcy regionu mają zapewnioną realną dostępność do usług przewoźników dalekobieżnych. W obowiązującym modelu sieciowym Jarocin jest zatem obsługiwany zgodnie z zasadą hierarchii połączeń, w której stacje regionalne są powiązane z węzłami wyższego rzędu, a dostęp do połączeń dalekobieżnych odbywa się poprzez system przesiadkowy. Zgodnie z aktualnym rozkładem jazdy Jarocin obsługiwany jest przez 22 codzienne połączenia dalekobieżne uruchamiane przez PKP Intercity SA.

Dodatkowo, zgodnie z założeniami procedowanego *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, tj. m.in. Zakopane, Kołobrzeg, Świnoujście / Międzyzdroje.

Według przytoczonej klasyfikacji Jarocin jest ośrodkiem V rzędu.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/