Oświadczenie złożone
przez senatora Wojciecha Koniecznego
na 65. posiedzeniu Senatu
w dniu 24 września 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Zwracam się do Pana w sprawie licznych problemów związanych z funkcjonowaniem dalekobieżnych przewozów kolejowych realizowanych przez PKP Intercity oraz infrastruktury kolejowej, które mają wpływ na jakość i komfort podróżowania pasażerów.

Pierwszym problemem jest dostępność biletów i miejsc siedzących na najbardziej obleganych liniach. Problem ten jest szczególnie widoczny na trasie między Warszawą a Częstochową oraz innymi miastami województwa śląskiego. Zwłaszcza w weekendy zdarzają się sytuacje, w których zakup biletu z miejscem siedzącym jest bardzo trudny nawet z kilkudniowym lub tygodniowym wyprzedzeniem. Zakup biletu na dzień przed podróżą lub w dniu wyjazdu w przypadku części połączeń okazuje się praktycznie niemożliwy.

Rosnące zainteresowanie transportem kolejowym to zjawisko pozytywne, jednakże powinno wiązać się ono z odpowiednim dostosowaniem oferty przewoźnika do rzeczywistego zapotrzebowania pasażerów. Zasadne zatem jest zwiększanie liczby dostępnych miejsc poprzez wydłużanie składów pociągów, wykorzystywanie bardziej pojemnego taboru lub uruchamianie dodatkowych połączeń w dniach i godzinach największego zainteresowania podróżnych.

Drugim problemem jest jakość dostępu do internetu w pociągach PKP Intercity. Możliwość korzystania ze stabilnego połączenia internetowego jest obecnie istotnym elementem standardu podróży, szczególnie dla osób, które czas przejazdu wykorzystują do pracy. Tymczasem pasażerowie nadal spotykają się z sytuacjami, w których oferowana w pociągu sieć wi-fi działa niestabilnie, połączenie jest bardzo słabe lub dostęp do internetu nie jest możliwy. W przypadku wielogodzinnych podróży znacząco obniża to komfort korzystania z kolei.

Kolejną kwestią wymagającą analizy jest sprzedaż biletów bez gwarancji miejsca siedzącego. Pasażer może zapłacić za przejazd w drugiej klasie cenę odpowiadającą cenie biletu osoby posiadającej miejsce siedzące, mimo że sam takiego miejsca nie otrzymuje i niekiedy znaczną część podróży odbywa na stojąco. Powstaje zatem pytanie, czy właściwą praktyką jest pobieranie takiej samej opłaty od pasażerów, którym oferowany jest różny standard podróży. W mojej ocenie warto przeanalizować możliwość wprowadzenia niższej ceny biletu bez gwarancji miejsca siedzącego albo innego mechanizmu rekompensującego pasażerowi obniżony standard podróży.

Istotnym zagadnieniem pozostaje również czas przejazdu na trasie Warszawa – Częstochowa oraz parametry linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki – Częstochowa. Na odcinku pomiędzy Warszawą a Koluszkami pociągi mogą rozwijać wyższe prędkości, zaś pomiędzy Koluszkami a Częstochową maksymalna prędkość na poszczególnych fragmentach trasy wynosi obecnie 120–140 km/h. PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiadały przeprowadzenie prac mających umożliwić zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich na odcinku Koluszki – Częstochowa do 160 km/h. Według wcześniej przedstawianych informacji zakończenie prac planowano na sierpień 2026 r. Inwestycja ta ma szczególne znaczenie nie tylko dla Częstochowy, lecz także dla połączeń Warszawy z południem Polski. Zwiększenie prędkości na tym odcinku powinno przełożyć się zarówno na skrócenie czasu przejazdu, jak i zwiększenie przepustowości linii.

W związku z tym zwracam się do Pana Ministra z następującymi pytaniami.

1. Czy Ministerstwo Infrastruktury oraz PKP Intercity analizują problem braku dostępnych miejsc na najbardziej obciążonych liniach, w szczególności na trasach pomiędzy Warszawą, Częstochową i innymi miastami województwa śląskiego?

2. Czy planowane jest zwiększenie liczby wagonów lub pojemności składów kursujących na tych trasach, szczególnie w piątki, niedziele, święta oraz w innych okresach wzmożonego ruchu pasażerskiego?

3. Czy rozważane jest uruchamianie dodatkowych połączeń w terminach, w których obecnie regularnie występują problemy z dostępnością biletów?

4. Czy PKP Intercity prowadzi analizy dotyczące liczby pasażerów, którzy pomimo chęci odbycia podróży nie mogą zakupić biletu ze względu na brak dostępnych miejsc?

5. Jakie działania są prowadzone w celu poprawy dostępności i jakości internetu w pociągach PKP Intercity oraz czy przewoźnik monitoruje rzeczywistą dostępność usługi wi-fi w poszczególnych składach?

6. Jaka jest skala sprzedaży przez PKP Intercity biletów bez gwarancji miejsca siedzącego?

7. Czy rozważane jest wprowadzenie niższej ceny biletu dla pasażera, któremu przewoźnik nie zapewnia miejsca siedzącego, lub innej formy rekompensaty za niższy standard podróży?

8. Czy określona jest maksymalna liczba pasażerów bez miejsca siedzącego, którzy mogą podróżować danym pociągiem, a jeśli tak, to jakie zasady obowiązują w tym zakresie?

9. Jaki jest obecnie stan realizacji inwestycji prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe na odcinku linii kolejowej nr 1 Koluszki – Częstochowa, której celem jest umożliwienie przejazdu pociągów pasażerskich z prędkością do 160 km/h?

10. Czy inwestycja została zakończona zgodnie z wcześniej przedstawianym terminem, tj. do sierpnia 2026 r.? Jeśli nie, jakie są przyczyny przesunięcia terminu i kiedy przewidywane jest zakończenie wszystkich prac.

11. Od kiedy pociągi pasażerskie będą mogły faktycznie poruszać się z prędkością do 160 km/h na całym przewidzianym do tego odcinku pomiędzy Koluszkami a Częstochową?

12. O ile – po zakończeniu wszystkich prac – powinien skrócić się czas przejazdu pociągów PKP Intercity pomiędzy Warszawą a Częstochową i czy planowane jest wykorzystanie uzyskanej przepustowości linii do zwiększenia liczby połączeń?

Kolej powinna być szybką, niezawodną i komfortową alternatywą dla transportu samochodowego.

Dlatego zwracam się do Pana Ministra o przedstawienie informacji dotyczących opisanych problemów oraz działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury, PKP Intercity i PKP Polskie Linie Kolejowe w celu ich rozwiązania.

Z poważaniem
Wojciech Konieczny