



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 16 października 2026 r.

Poz. 1341

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

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

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- 1) linii komunikacyjnych oraz sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,
 - 2) linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
- stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2030 r.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 29 września 2026 r. (Dz. U. poz. 1341)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich
i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich
w transporcie kolejowym

Spis treści

Część tekstowa

Wstęp	4
1. Charakterystyka uwarunkowań realizacji międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich	12
1.1. Charakterystyka zmian makroekonomicznych i demograficznych w latach 2021–2024	12
1.2. Opis istniejącej sieci kolejowej wykorzystywanej do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych	20
2. Charakterystyka stanu istniejącego przewozów w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym	25
2.1. Oferta przewozowa w rozkładzie jazdy 2024/2025 i jej zmiany w latach 2021–2025	25
2.2. Charakterystyka liczbowa przewozów pasażerskich w latach 2021–2025	32
2.3. Tabor wykorzystywany do realizacji przewozów kolejowych	41
2.4. Dostosowanie kolei do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	44
2.5. Ochrona środowiska	48
3. Uwarunkowania zewnętrzne kształtujące założenia nowego planu transportowego	49
3.1. Zmiany legislacyjne i ich wpływ na funkcjonowanie rynku przewozów	49
3.2. Planowane zmiany w stanie infrastruktury kolejowej	55
3.3. Modernizacja i zakup taboru kolejowego	61
3.4. Prognozowane zmiany demograficzne i makroekonomiczne	62
4. Założenia do opracowania planu transportowego – podstawowe uwarunkowania siatki połączeń i postojów	70
4.1. Cele interwencji państwa w odniesieniu do międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych połączeń pasażerskich	70
4.2. Podział ośrodków miejskich i turystycznych	76
4.3. Zasady kształtowania siatki kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych	88
4.4. Polityka postojów handlowych	96
4.5. Zasady kształtowania cen biletów	107
4.6. Koncepcja stanu docelowego i przejściowego	109

5. Opis zmian planowanych do 2030 r. w stosunku do planu transportowego z 2020 r.	112
6. Charakterystyka oferty przewozowej w latach 2031–2034	114
6.1. Charakterystyka liczbowa i graficzna oferty przewozowej	114
6.2. Finansowanie przewozów	129
6.3. Weryfikacja obciążenia ruchem sieci kolejowej w latach 2031–2034	136
6.4. Zapotrzebowanie na tabor	142
7. Wymagania taborowe i pozostałe wymagania po 2030 r.	143
7.1. Standard taboru	143
7.2. Opis sieci sprzedaży biletów	147
7.3. Sposoby dostarczania informacji pasażerskiej	151
8. Koordynacja połączeń międzywojewódzkich i regionalnych	156
8.1. Wojewódzkie przewozy pasażerskie na styku województw (tzw. połączenia stykowe)	157
8.2. Rekomendacje w zakresie lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej	170
8.3. Rekomendacje w zakresie połączeń dowozowych do krajowego systemu przewozów międzywojewódzkich	173
 Spis tabel	 175
Spis rysunków	176
 Część graficzna	
Mapa 1	177
Mapa 2	177

CZĘŚĆ TEKSTOWA

Wstęp

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1231), zwana dalej „ustawą PTZ”.

Na podstawie przepisów ustawy PTZ publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Z kolei przewóz o charakterze użyteczności publicznej (*Public Service Obligations* – obowiązek użyteczności publicznej, zwany dalej „PSO”) to powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, organizowana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w ramach realizacji zadań, o których mowa w art. 8 ustawy PTZ, na podstawie umowy Public Service Contract – o świadczenie usług publicznych, zwane dalej „PSC”.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 1324), zwanej dalej „ustawą o TK”.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, związek jednostek samorządu terytorialnego, związek metropolitalny albo minister właściwy do spraw transportu, zwany dalej „Ministrem”, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 1370/2007”. Do zadań organizatora należą:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Organizator publicznego transportu zbiorowego ma również możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na obszarze, na którym pełni funkcję organizatora przewozów.

Właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (przewozów dalekobieżnych) jest Minister. Jest to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa. Na mocy przepisów ustawy PTZ Minister może również organizować i finansować międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, czyli przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej.

W związku z zadaniem planowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego do obowiązków organizatora należy opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „planem transportowym” albo „planem”. Plan transportowy należy do zamierzeń strategicznych związanych z przygotowaniem długofalowych działań ukierunkowanych na zrównoważony rozwój transportu publicznego, w tym wzrostu efektywności jego funkcjonowania. Rezultatem wdrażania właściwie opracowanego planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego przez wzrost dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego w skali krajowej, regionalnej i lokalnej.

Plan transportowy Ministra jest uwzględniany w planach transportowych samorządów województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Plan przez wskazanie węzłów komunikacyjnych stanowi wytyczne do tworzenia skomunikowań między pociągami o charakterze użyteczności publicznej uruchamianymi przez Ministra, marszałków województw oraz pociągami uruchamianymi na zlecenie innych organizatorów przewozów przewidzianych w ustawie o PTZ, a także innymi środkami transportu publicznego.

Plan służy zachowaniu ciągłości i stabilności funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako

przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, określonymi na podstawie rozporządzenia 1370/2007. Jeżeli uwzględnimy infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym niniejszym planem transportowym, preferowanymi środkami transportu pozostają wyłącznie pojazdy kolejowe przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich na liniach kolejowych normalnotorowych.

Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie PTZ oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Model funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce wskazuje na konieczność planowego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czyli sytuacji, w której nie jest możliwe realizowanie usług przewozowych w segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych wyłącznie na zasadach rynkowych (komercyjnych).

Ustawa PTZ oraz ustawa o TK określają podstawę funkcjonowania w segmencie kolejowych przewozów pasażerskich:

- przewoźników kolejowych, dla których warunkiem uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest uzyskanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo ograniczonego dostępu (zgodnie z art. 29c ust. 1 ustawy o TK) lub uwzględnienie wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego,
- operatorów, którzy zawarli umowę o świadczenie usług publicznych, skutkującą włączeniem w system przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- podmiotów odpowiedzialnych za obsługę pasażerów na stacjach i przystankach kolejowych, w tym operatorów stacji pasażerskich, przez których rozumie się zgodnie z art. 4 pkt 54 ustawy o TK podmioty zarządzające stacją pasażerską.

Plan transportowy jest szczególnym dokumentem w strukturze systemu zarządzania rozwojem kraju. Nie stanowi strategii ani programu w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198, z późn. zm.). Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”. Nie jest dokumentem inwestycyjnym w zakresie infrastruktury kolejowej, nie wymaga zatem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

na podstawie art. 46 i art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670, z późn. zm.). Formę, treść i zakres planu transportowego oraz sposób jego procedowania określają ustawa PTZ i rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. poz. 684).

Plan uwzględnia zapisy strategicznych dokumentów rządowych programujących rozwój kraju, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania sfery publicznej związane z organizowaniem i finansowaniem przez Ministra międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. W trakcie realizacji Planu będzie prowadzona jego ocena pod kątem dostosowania do ujawniających się warunków oraz potrzeb, wynikających ze zmian sytuacji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. W przypadku gdy zaistnieje konieczność zmian jego zasadniczych treści, decyzję o poddaniu go aktualizacji podejmie Minister.

Plan jest instrumentem służącym do efektywnego i przewidywalnego zarządzania regulowanym rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister, oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Jest dokumentem określającym pożądany stan docelowy w zakresie transportu publicznego.

Na podstawie obowiązujących kierunków polityki państwa, prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, zasad dotyczących budowy oferty przewozowej oraz planu finansowania omawianej kategorii przewozów w planie określono sieć linii komunikacyjnych, na których Minister zaplanował wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Plan transportowy nie jest długookresowym projektem rozkładu jazdy pociągów dofinansowywanych przez Ministra. Nie wskazuje również źródeł dodatkowych środków finansowych możliwych do wydatkowania na organizację międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich ani na infrastrukturę kolejową. Rolą planu transportowego nie jest też prezentowanie strategii w odniesieniu do sfery przekształceń własnościowych sektora kolejowego czy regulacji cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Funkcją planu transportowego jest określenie potrzeb w zakresie dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich w celu planowanego objęcia dofinansowaniem wskazanych połączeń, zwłaszcza tam, gdzie występuje dostrzegalny popyt na przewozy międzywojewódzkie, którego wielkość lub charakter nie uzasadniają uruchamiania przewozów o charakterze komercyjnym. Natomiast linie komunikacyjne, które nie zostały ujęte w planie, ale są istotne dla wspólnot lokalnych lub społeczności regionu, powinny stanowić uzupełnienie oferty Ministra. Uruchamianie przewozów gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz metropolitarnych (w tym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki bądź związki metropolitarne), skomunikowanych z pociągami finansowanymi przez Ministra pozostaje obowiązującą formułą funkcjonalną i organizacyjną rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Powodem podjęcia decyzji o opracowaniu nowego planu transportowego przez Ministra są zachodzące i spodziewane zmiany warunków funkcjonowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Należy przede wszystkim wskazać na czynniki wynikające z:

- zakończonych, trwających i planowanych inwestycji w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej i osiąganej w ich wyniku poprawy jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych, co ma wpływ na istotny wzrost liczby pasażerów na niektórych trasach z uwagi na znaczący wzrost pozycji konkurencyjnej pociągów względem innych środków transportu,
- sytuacji społeczno-gospodarczej, która wpływa na rynek kolejowych przewozów pasażerskich, w tym na poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych – ożywienie gospodarcze w latach 2021–2025 po pandemii COVID-19 znacząco wpłynęło na zmiany mobilności społeczeństwa i wzrost liczby realizowanych podróży,
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, wynikające z zaktualizowanych prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu – wzrost przewozów w segmencie przewozów międzywojewódzkich okazał się większy od prognozowanego w poprzednim planie transportowym,
- konieczności dostosowania planu transportowego do umów o świadczenie usług publicznych realizowanych po 2030 r. na podstawie konkurencyjnej procedury

- wyboru operatorów i precyzyjnego określenia sieci połączeń oraz linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane te przewozy,
- dostosowania sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych do realizowanych inwestycji w zakresie budowy nowych konwencjonalnych linii kolejowych, przede wszystkim linii Podłęże – Piekietko i łódzkiej linii średnicowej, a także zmian w zakresie elektryfikacji sieci kolejowej,
 - prac modernizacyjnych na głównych węzłach kolejowych: warszawskim, wrocławskim i poznańskim planowanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej w latach 2030–2035, zarówno komercyjnych, jak też o charakterze użyteczności publicznej, oraz wynikających z tego tytułu ograniczeniach dla ruchu pociągów,
 - dostosowania sieci połączeń międzywojewódzkich do inwestycji realizowanych w ramach programu inwestycyjnego Port Polska: budowy linii Kolei Dużych Prędkości, zwanej dalej „KDP”, o przebiegu Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Sieradz – Wrocław oraz Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Sieradz – Poznań,
 - wzrostu oczekiwań pasażerów w zakresie pożądanego standardu usług przewozowych, w tym częstotliwości i regularności kursowania pociągów oraz wyposażenia wagonów lub zespołów trakcyjnych, w tym większego dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób z niepełnosprawnościami, zwanych dalej „OzN”.

W dalszej części planu przedstawiono zakres i sposób realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w obszarze międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich zgodnie z art. 12 ustawy PTZ i § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Tabela 1 prezentuje przypisanie obligatoryjnych elementów planu transportowego do poszczególnych rozdziałów planu.

Plan będzie poddany dwukrotnej ewaluacji: w 2028 r. w zakresie przygotowań do wdrożenia siatki połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych PSC po 2030 r. oraz w latach 2031–2032 przed ogłoszeniem przetargów na obsługę międzywojewódzkich i międzynarodowych połączeń PSC po 2035 r.

Tabela 1. Przypisanie obligatoryjnych elementów planu transportowego do poszczególnych rozdziałów planu

Lp.	Obligatoryjny zakres	Rozdziały i podrozdziały planu
ustawa PTZ		
Art. 12 ust. 1 pkt 1	sieć komunikacyjna, w której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	6.1, załącznik graficzny
pkt 2	ocena i prognozy potrzeb przewozowych	1.1, 3.4
pkt 3	przewidywane finansowanie usług przewozowych	6.2
pkt 5	zasady organizacji rynku przewozów	4.1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6
pkt 6	pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	6.1, 7.1
pkt 7	przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	7.3
Art. 12 ust. 2 pkt 2	sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru	1.1, 3.4, 4.2
pkt 3	wpływ transportu na środowisko	2.5
pkt 4	potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby OzN i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych	2.4
pkt 5	potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, a także linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy PTZ	4.3, 4.4, 8
pkt 6	rentowność linii komunikacyjnych	6.2
pkt 7	w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standardu jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej	1.2
rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego		
§ 4 ust. 1 pkt 1	sieć komunikacyjna, w której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze	6.1, załącznik graficzny
pkt 2	ocena i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym, zapewnienia dostępu OzN oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	1.1, 2.4, 3.4, 4.2
pkt 3	przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym źródła finansowania, formy finansowania	6.2
pkt 5	zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	3.1, 4.1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6

pkt 6	pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej przez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia w szczególności ochrony środowiska naturalnego, dostępu OzN oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	2.4, 2.5, 4.4, 6.4, 7.1
pkt 7	przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym z uwzględnieniem potrzeb pasażerów związanych z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, regulaminów przewozu osób	7.2, 7.3, 8
pkt 8	kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	3.2, 3.3, 4.6
§ 4 ust. 4	dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego	1, 2.1, 2.2, 2.3, 6.3, 6.4
§ 5 ust. 1 i 2	rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej, zawierający w szczególności określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym, objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli, oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym	załącznik graficzny

1. Charakterystyka uwarunkowań realizacji międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich

Przyjęty w analizie horyzont czasowy obejmujący lata 2021–2025 został zidentyfikowany jako najbardziej adekwatny do oceny obecnego stanu infrastruktury kolejowej oraz funkcjonowania przewozów realizowanych w ramach umów PSC. Okres ten umożliwia uchwycenie najważniejszych zmian zachodzących w sektorze kolejowym w ostatnich latach oraz identyfikację trendów determinujących kształt oferty przewozowej.

Jednocześnie rok 2021 jest pierwszym pełnym rokiem, w którym branża kolejowa zaczęła stopniowo wychodzić z kryzysu wywołanego pandemią COVID-19. To moment rozpoczynający odbudowę popytu, ponowne skalowanie oferty przewozowej oraz stabilizację nowych wzorców mobilności. Jednocześnie tam, gdzie to możliwe, m.in. w kontekście dostępnych danych, powoływano się na wyniki z roku 2025.

1.1. Charakterystyka zmian makroekonomicznych i demograficznych w latach 2021–2024

Sytuacja geopolityczna na świecie w latach 2021–2024, pandemia COVID-19 oraz zbrojny atak Rosji na Ukrainę miały bezprecedensowy wpływ na wiele aspektów życia społecznego, gospodarczego i zdrowotnego w Polsce. W tym okresie Polska doświadczyła istotnych przemian zarówno w sferze gospodarczej, jak i demograficznej. Skutki pandemii i wojny na Ukrainie miały wpływ w szczególności na sektor energetyczny, wpłynęły na spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego i sytuację na rynku pracy.

Po głębokim spowolnieniu gospodarczym w 2020 r. rok 2021 przyniósł silne odbicie – Produkt Krajowy Brutto¹⁾ (PKB) wzrósł o około 6,8 %. Był to efekt odmrożenia gospodarki, wzrostu konsumpcji oraz odbudowy eksportu. Jednak już w 2022 r. dynamika wzrostu spowolniła do 5,3 %, głównie z powodu rosnącej inflacji oraz niepewności geopolitycznej wywołanej rosyjską inwazją na Ukrainę. W 2023 r. wzrost gospodarczy niemal się zatrzymał, osiągając poziom zaledwie 0,2 %. Dopiero w 2024 r. nastąpiło umiarkowane ożywienie, wzrost PKB wyniósł 2,9 %.

Produkcja przemysłowa i eksport również podlegały wahaniom. W 2023 r. odnotowano spadki w produkcji, jednak w 2024 r. nastąpiła poprawa sytuacji. Eksport, mimo trudnych

¹⁾ GUS Bank Danych Makroekonomicznych <https://bdm.stat.gov.pl/>.

warunków geopolitycznych, pozostał stabilny i Polska utrzymała dodatnie saldo handlu zagranicznego.

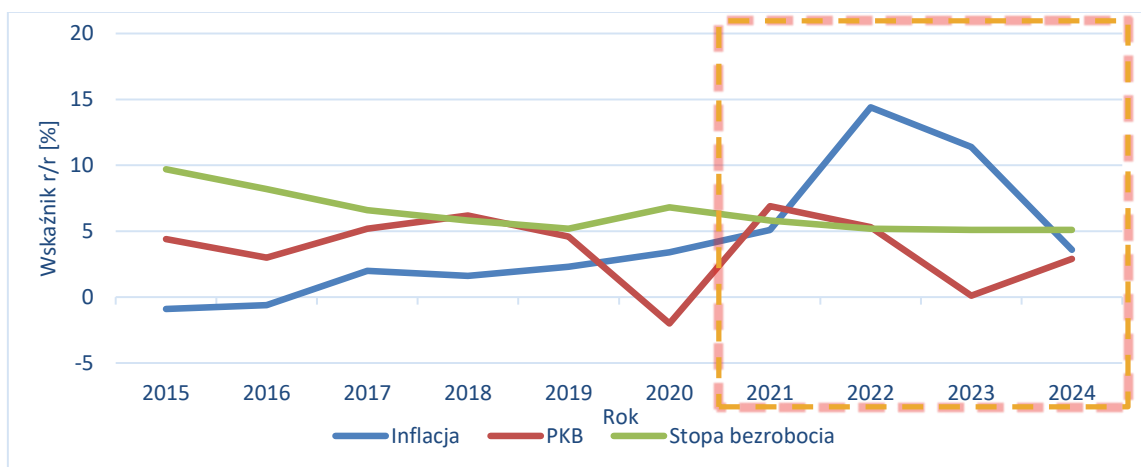
Jednym z najważniejszych wyzwań tego okresu była inflacja²⁾. W latach 2021 i 2022 ceny rosły w bardzo szybkim tempie, osiągając w 2022 r. poziom 14,4 % w ujęciu rocznym, a w 2023 r. nastąpił spadek inflacji do około 11,4 %. Realne wynagrodzenia w 2022 r. i 2023 r. rosły wolniej niż inflacja, co oznaczało spadek siły nabywczej pieniądza. Obniżyła się realna wartość wynagrodzeń i oszczędności. Wysoka inflacja wpłynęła na ograniczenie wydatków gospodarstw domowych, w tym na transport. Wzrost cen paliw i energii zwiększył koszty eksploatacji pojazdów prywatnych i publicznych, co zmusiło wielu przewoźników do podniesienia cen biletów. Dopiero w 2024 r. sytuacja gospodarcza w kraju zaczęła się poprawiać, inflacja ustabilizowała się na poziomie 3,6 %, zbliżonym do celu inflacyjnego Narodowego Banku Polskiego.

Rynek pracy w Polsce wykazywał dużą odporność na zawirowania gospodarcze. Stopa bezrobocia uległa obniżeniu z około 5,8 % w 2021 r. do 5,2 % w 2022 r., a w latach 2023 i 2024 utrzymywała się na poziomie około 5,1 %. Wysoki poziom zatrudnienia sprzyja mobilności, od 2023 r. ludzie częściej dojeżdżają do pracy, a także podróżują w celach zawodowych oraz turystycznych.

Pomimo wielu zawirowań gospodarczych w ciągu czterech lat (2021–2024) nastąpił wyraźny wzrost dochodów na osobę. Przełożyło się to również na wzrost dochodów rozporządzalnych, co zwiększa skłonność do podróżowania, szczególnie w celach turystycznych i rekreacyjnych. W Polsce obserwuje się rosnące zainteresowanie podróżami kolejowymi wśród osób o wyższych dochodach, co wiąże się docelowo ze zwiększonym popytem na usługi przewozowe. Wybrane wskaźniki makroekonomiczne w latach 2021–2024 przedstawia Rys. 1.

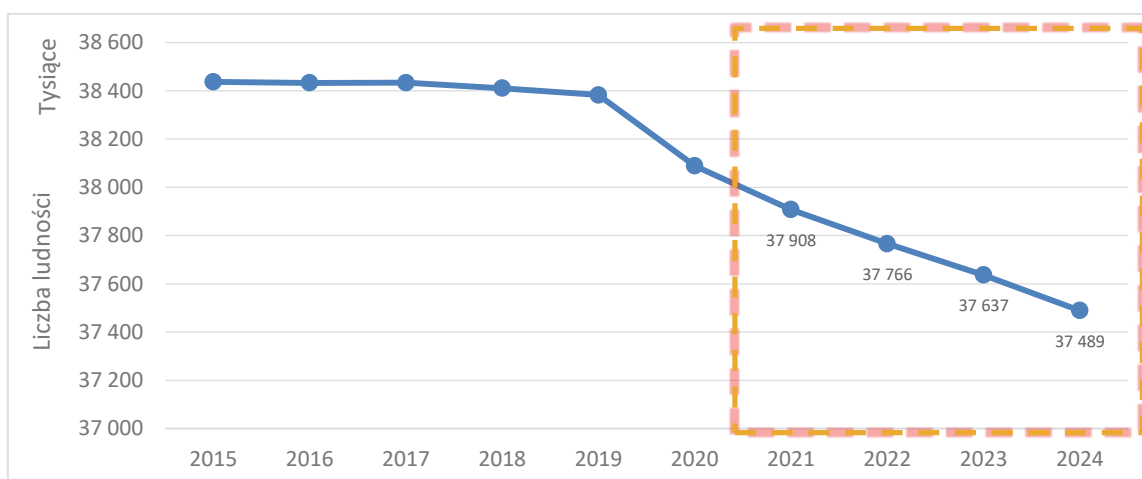
Skutki pandemii w Polsce były szczególnie widoczne w strukturze demograficznej kraju. Lata 2020 i 2021 przyniosły gwałtowne zmiany w liczbie zgonów, urodzeń, migracji oraz w ogólnej liczbie ludności, co potwierdzają dane Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS). Liczbę ludności w Polsce w latach 2015–2024 przedstawia Rys. 2.

²⁾ GUS Wskaźniki Makroekonomiczne <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/>.



Rys. 1. Wybrane wskaźniki makroekonomiczne w latach 2021–2024

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS



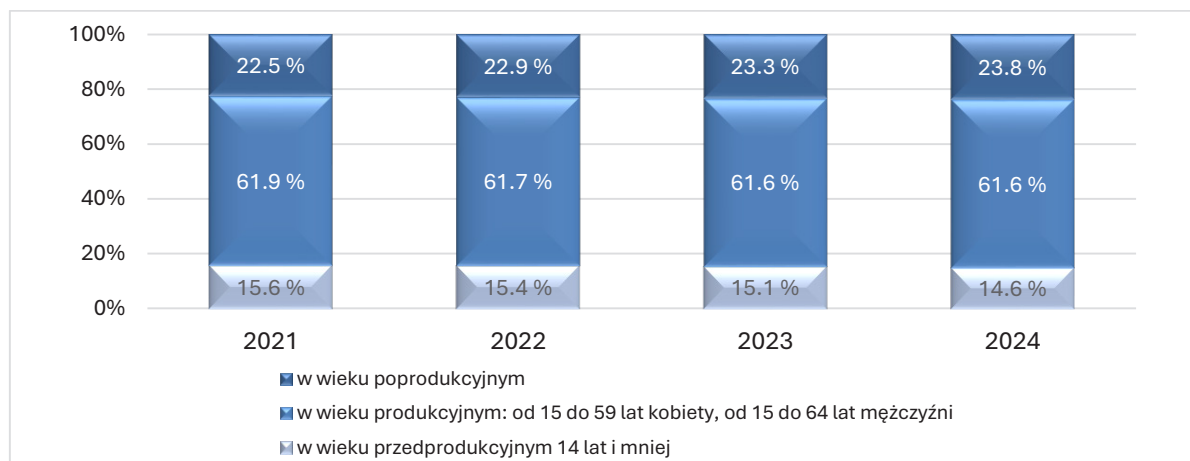
Rys. 2. Liczba ludności w Polsce w latach 2015–2024

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS

W 2021 r. odnotowano największą od kilkudziesięciu lat liczbę zgonów (ok. 520 tys.), współczynnik zgonów wyniósł 13,7 ‰. Trend spadkowy liczby urodzeń został pogłębiony przez pandemię, w efekcie urodziło się poniżej 331 tys. dzieci (współczynnik urodzeń wyniósł 8,7 ‰). W konsekwencji przyrost naturalny (różnica między liczbami urodzeń żywych i zgonów) był w 2021 r. ujemny i wyniósł –188 tys. (w roku 2020 było to –122 tys.). Współczynnik przyrostu naturalnego wyniósł –5 ‰ wobec ubytku –3,2 ‰ w 2020 r.

W latach 2021–2024 Polska znalazła się w obliczu pogłębiających się wyzwań demograficznych, które mają istotne konsekwencje społeczne i gospodarcze. Dane GUS wskazują na kontynuację niekorzystnych tendencji w perspektywie do roku 2060, takich jak spadek liczby ludności, niski poziom dzietności, starzenie się społeczeństwa oraz zmiany

w strukturze migracyjnej kraju. Rys. 3 przedstawia liczbę ludności według grup ekonomicznych wieku w latach 2021–2024. Dane prognostyczne do roku 2060 zostały przedstawione w podrozdziale 3.4.

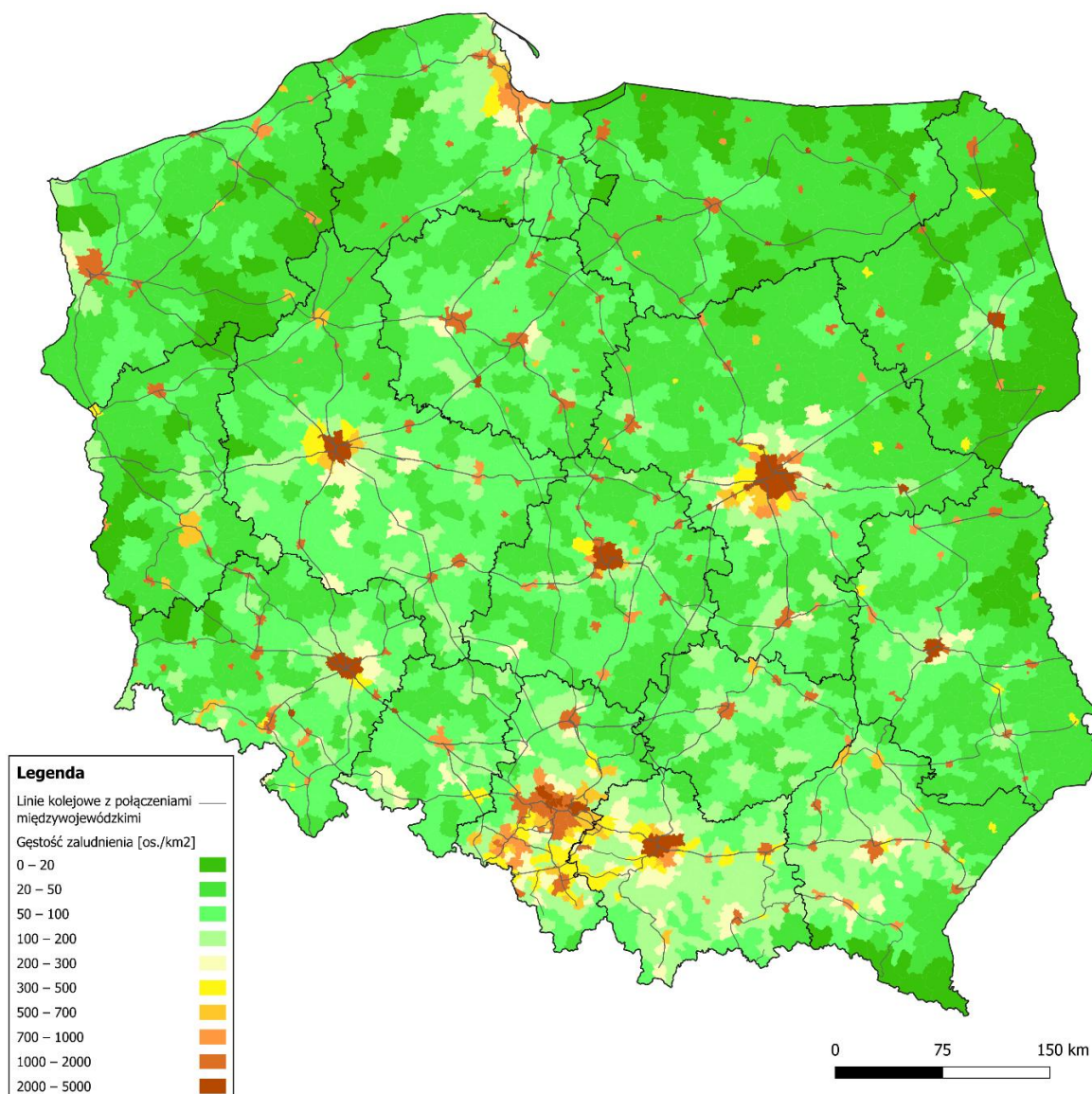


Rys. 3. Liczba ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2021–2024

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS

W latach 2021–2024 utrzymywał się trend zmian w strukturze przestrzennej osadnictwa. Jednym z dominujących procesów była zauważalna suburbanizacja, czyli przemieszczanie się ludności z centrów miast do stref podmiejskich. Wzrost liczby ludności nastąpił w aglomeracjach miejskich, szczególnie w strefach podmiejskich dużych miast, takich jak Warszawa, Kraków, Wrocław czy Trójmiasto. Proces ten skutkuje koniecznością obsługi miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF), których rozwój wymaga postępującej integracji transportowej i infrastrukturalnej. Nadmierna (często niekontrolowana) suburbanizacja, która bywa nazywana „rozlewaniem się miast”, stwarza wyzwania dla planowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju w skali lokalnej, regionalnej, a nawet krajowej.

Zasygnalizowane powyżej niekorzystne procesy i zjawiska skutkują postępującą depopulacją kraju, szczególnie dotkliwą dla obszarów wiejskich, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz regionów peryferyjnych. Największe ubytki ludności odnotowano w województwach lubelskim, świętokrzyskim i łódzkim. Proces depopulacji może wiązać się z odpływem młodych ludzi do większych ośrodków miejskich, ograniczonymi możliwościami zatrudnienia oraz obniżoną dostępnością transportową obszarów nią dotkniętych. Na mapie (Rys. 4) przedstawiono gęstość zaludnienia gmin w roku 2024 oraz linie kolejowe, na których są organizowane połączenia międzywojewódzkie.

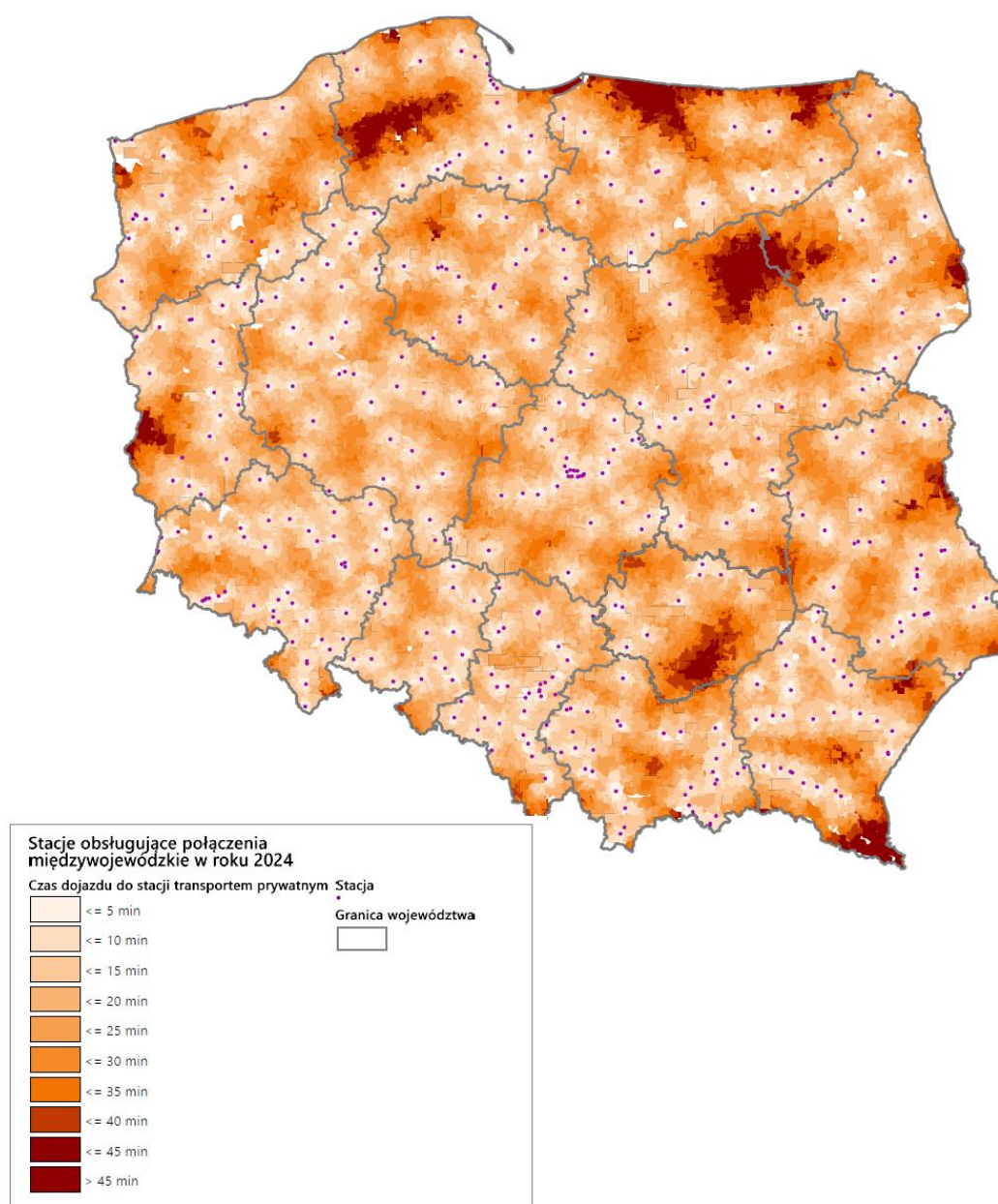


Rys. 4. Linie kolejowe z połączeniami międzywojewódzkimi oraz gęstość zaludnienia gmin w roku 2024 [os./km²]

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS

Dostępność transportowa oznacza zdolność systemu transportowego do zapewnienia użytkownikom efektywnej możliwości dotarcia do miejsc i usług. Realny dostęp do usług transportu publicznego jest określany m.in. na podstawie częstotliwości kursowania, czasu podróży, odległości od przystanku i integracji z innymi środkami transportu. W ostatnich latach obserwuje się poprawę dostępności usług transportu publicznego, dzięki wdrażaniu strategii i programów rządowych i samorządowych, których efektem jest m.in. realizacja inwestycji infrastrukturalnych, modernizacja taboru i wdrażanie nowoczesnych technologii.

Istotnym czynnikiem dostępności do kolejowych przewozów pasażerskich na duże odległości jest czas dojazdu pociągiem regionalnym, autobusem lub samochodem do stacji, z której odjeżdżają pociągi międzywojewódzkie. W przypadku kolei regionalnej i transportu autobusowego istotne są również dostępność, częstotliwość połączeń i godziny kursowania, które umożliwiają wygodną przesiadkę. Czas dojazdu transportem prywatnym do stacji obsługujących kolejowe przewozy międzywojewódzkie przedstawia Rys. 5.



Rys. 5. Czas dojazdu transportem prywatnym do stacji obsługujących kolejowe przewozy międzywojewódzkie

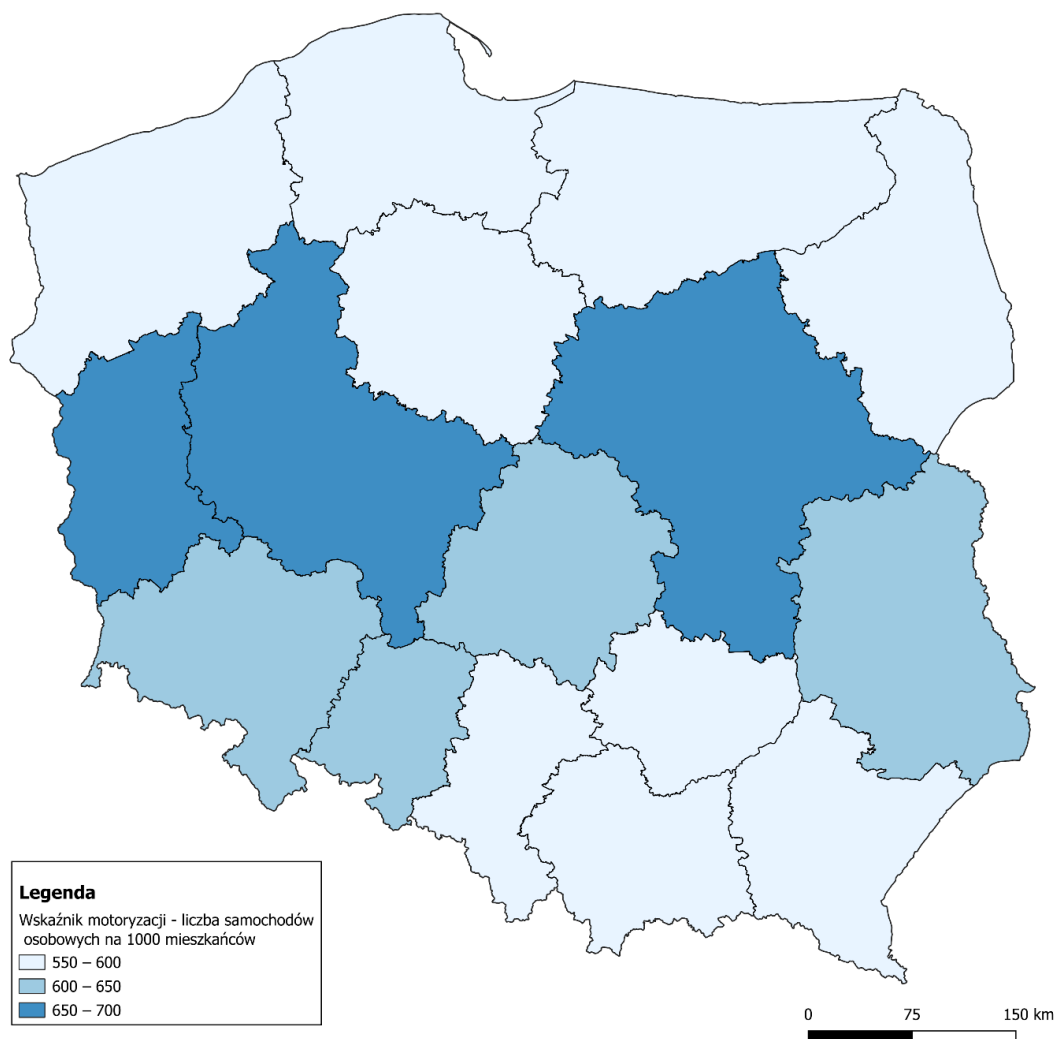
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Dla transportu prywatnego znacząca większość obszaru kraju znajduje się w odległości pozwalającej dojechać do stacji z ofertą ww. segmentu kolei w czasie do 30 min. Rejony z gorszą dostępnością to m.in. północna część województwa mazowieckiego (powiat ostrołęcki), południowa część województwa świętokrzyskiego (powiat buski) i zachodnia część województwa pomorskiego (powiat bytowski).

Na przestrzeni lat mamy do czynienia z ciągłym wzrostem liczby zarejestrowanych pojazdów. Wskaźnik motoryzacji, czyli liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców, wyniósł 612. Jest to jeden z wyższych wskaźników wśród krajów Unii Europejskiej i świadczy o rosnącym znaczeniu transportu indywidualnego.

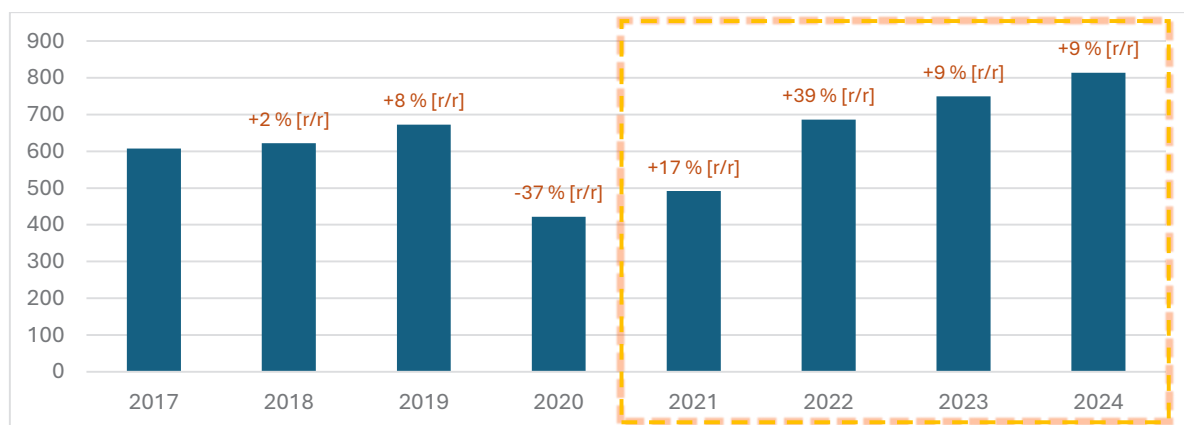
Najwyższy wskaźnik motoryzacji odnotowano w województwie mazowieckim (674), a najniższy w podlaskim (550). Wysokie wartości wskaźników mogą wynikać z poziomu dochodów ludności oraz rozwiniętej infrastruktury drogowej. Istotny wpływ ma również struktura osadnicza. Na obszarach wiejskich i podmiejskich, na których transport publiczny jest ograniczony, posiadanie samochodu jest często koniecznością. W przypadku obszarów z dobrze rozwiniętą komunikacją publiczną (np. aglomeracje miejskie) wskaźnik motoryzacji może być niższy mimo wysokich dochodów. Rys. 6 przedstawia wskaźnik motoryzacji w województwach (dane z roku 2024).

Pandemia COVID-19 miała istotny wpływ również na zmiany w kolejowym ruchu pasażerskim, potwierdzają to dane z Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych. W roku 2020 nastąpił spadek wymiany pasażerskiej o 37 % w stosunku do roku poprzedniego. Było to spowodowane ogólnym spadkiem mobilności społeczeństwa związanym m.in. z ograniczeniami w przemieszczaniu się i wprowadzeniem pracy zdalnej. Po ustąpieniu restrykcji pandemicznych wielkość kolejowych przewozów pasażerskich stale rosła. W roku 2024 odnotowano wymianę pasażerską na poziomie 810 mln osób, co jest najwyższym wynikiem od czasu prowadzenia jednolitej ewidencji przez UTK. Wymianę pasażerską na stacjach i przystankach kolejowych przedstawia Rys. 7.



Rys. 6. Wskaźnik motoryzacji w województwach (dane z roku 2024)

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS



Rys. 7. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych [mln]

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych UTK
<https://dane.utk.gov.pl/>

Zmiany demograficzne i makroekonomiczne w latach 2021–2024 mają istotne konsekwencje dla planowania kolejowej sieci transportowej. Wzrost liczby ludności w strefach podmiejskich oraz zmniejszanie się populacji w regionach peryferyjnych wymagają zintegrowanego podejścia planistycznego, uwzględniającego aspekty społeczne, przestrzenne i infrastrukturalne. Tylko w ten sposób będzie możliwe zapewnienie zrównoważonego rozwoju kraju, w tym przez skuteczne organizowanie publicznego transportu zbiorowego.

1.2. Opis istniejącej sieci kolejowej wykorzystywanej do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych

Przewozy użyteczności publicznej w Polsce są realizowane w sieci kolejowej o szerokości torów 1435 mm. Linie kolejowe, na których są realizowane połączenia uruchamiane w ramach umów PSC, są zarządzane i udostępniane operatorom przez³⁾ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej „PLK SA”, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., zwaną dalej „PKP SKM”, Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. oraz Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei, zwaną dalej „DSDiK”. PKP SKM zarządza siecią kolejową o długości 32,65 km, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. siecią o długości 18,334 km. DSDiK zarządza liniami kolejowymi o łącznej długości 78,133 km. Największym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce jest PLK SA. Według stanu na dzień 30 lipca 2025 r. pod zarządem PLK SA znajduje się 20 338,749 km linii kolejowych normalnotorowych i 180,997 km linii kolejowych szerokotorowych⁴⁾. Około 60 % linii kolejowych jest zelektryfikowanych i udostępnionych dla trakcji elektrycznej. Powyższe dane uwzględniają także linie wyłączone z eksploatacji, ale pozostające w zarządzie PLK SA.

Kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, których organizatorem jest Minister, są realizowane z wykorzystaniem infrastruktury zarządzanej przez PLK SA oraz DSDiK. PLK SA jest największym zarządcą infrastruktury kolejowej.

Prawie całość pracy eksploatacyjnej zaplanowanej w połączeniach PSO w rozkładach jazdy 2024/2025 realizowano z wykorzystaniem infrastruktury spółki PLK SA. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2024/2025 pociągi realizujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej rozpoczęły obsługę 8-kilometrowego odcinka linii kolejowej nr 316 pomiędzy stacjami Chojnów

³⁾ Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2023, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2024, s. 160, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/21536>, Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2023-r.html, dostęp z dnia 25.07.2025 r.

⁴⁾ Dane przekazane przez PLK SA.

i Rokitki zarządzanego przez DSDiK. W sytuacjach awaryjnych pociągi organizowane przez Ministra korzystają także z infrastruktury linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,652 km zarządzanej przez PKP SKM. W przyszłości możliwe będzie także kursowanie pociągów objętych niniejszym planem z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. Rys. 8 przedstawia infrastrukturę kolejową o szerokości torów 1435 mm w Polsce według stanu na rok 2025.

Średnia gęstość sieci kolejowej normalnotorowej w Polsce w 2024 r. wyniosła 6,1 km / 100 km². Miernik ten ma najwyższą wartość w województwie śląskim – 15,28 km / 100 km², a najniższą w województwie lubelskim 3,6 km / 100 km² ⁵⁾. Gęstość sieci kolejowej w Polsce każdego roku utrzymuje się na stabilnym poziomie. Jednak w kolejnych latach wraz z budową nowych odcinków sieci kolejowej przewiduje się dynamiczny wzrost tego miernika.



Rys. 8. Infrastruktura kolejowa o szerokości torów 1435 mm w Polsce według stanu na 2025 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

⁵⁾ Linie kolejowe w 2024 r. – Urząd Transportu Kolejowego <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/22447>, Linie-kolejowe-w-2024-r.html, dostęp z dnia 26.08.2025 r.

Pociągi realizujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej kursują w sieci kolejowej, wykorzystując jej zdolność przepustową, czyli możliwości techniczno-ruchowe danej linii kolejowej w określonym przedziale czasowym. Całkowita zdolność przepustowa określa maksymalną liczbę pociągów, które mogą przejechać w danym fragmencie sieci kolejowej (na odcinku lub szlaku). Przepustowość jest warunkowana parametrami mającymi wpływ na czas przejazdu (maksymalna prędkość szlakowa, liczba i wielkość ograniczeń, liczba torów szlakowych, rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, liczba posterunków ruchu), liczbę kursujących pociągów oraz rodzaj prowadzonego ruchu. Największą przepustowością będą charakteryzowały się odcinki o wysokich prędkościach szlakowych i jednolitym ruchu pociągów.

Polska sieć kolejowa ma zróżnicowaną zdolność przepustową. W sytuacji gdy w sieci występuje wiele odcinków, na których zdolność przepustowa jest ograniczona bądź dochodzi do jej wyczerpania, wpływa to na wydłużenie czasu przejazdów i spadek atrakcyjności połączenia, a także negatywnie wpływa na możliwości uruchamiania nowych połączeń oraz rozwój oferty przewozów wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych. Odcinki o najwyższym stopniu wykorzystania zdolności przepustowej w sieci kolejowej w Polsce znajdują się głównie w obszarach aglomeracji, np. Wrocław Główny – Grabiszyn na liniach nr 271 i 273, Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia na liniach nr 2 i 448, Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Służewiec na linii nr 8, Pruszcz Gdański – Pszczółki na linii nr 9. Wysokim stopniem wykorzystania zdolności przepustowej charakteryzują się także inne odcinki sieci istotne z punktu widzenia realizacji planu, np. Łęczyca – Kutno na linii nr 16 czy Gdynia Chylonia – Wejherowo na linii nr 202.

Z uwagi na niewystarczające parametry eksploatacyjne linii kolejowych zdolność przepustowa osiąga bardzo wysoki poziom wykorzystania także na liniach o mniejszym znaczeniu dla funkcjonowania systemu komunikacyjnego kraju, np. na szlakach Płock Trzepowo – Sierpc na linii nr 33, Sława Wielkopolska – Wągrowiec na linii nr 356, Babimost – Sulechów na linii nr 358, Zielona Góra Główna – Nowogród Osiedle na linii nr 370, Wałcz – Kalisz Pomorski na linii nr 403 czy Władysławowo – Hel na linii nr 213 (w okresie wakacyjnym).

W ostatnich kilkunastu latach parametry infrastruktury kolejowej w zakresie maksymalnych prędkości istotnie się poprawiły. W 2025 r. prędkość powyżej 160 km/h była dostępna na blisko 175 km sieci kolejowej i obejmowała odcinki linii kolejowych nr 4

i nr 9. W latach 2021–2025 nie uległa zmianie długość linii z dopuszczalną prędkością powyżej 160 km/h. W niedalekiej przyszłości ta liczba powinna wzrosnąć dzięki budowie linii KDP realizowanej przez Port Polska Sp. z o.o. (wcześniej Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.) i zwiększeniu prędkości między Warszawą a Białymstokiem, Elkiem, Suwałkami i granicą polsko-litewską do 200 km/h dzięki realizacji projektu Rail Baltica.

W latach 2021–2025 nastąpiła stabilizacja parametrów infrastruktury kolejowej w Polsce przy zachowaniu trendu wzrostowego dla prędkości w przedziale od 120 do 160 km/h. Długość odcinków sieci z prędkością maksymalną w tym przedziale wzrosła na przestrzeni 5 lat o 2,1 % przy jednoczesnym spadku długości sieci kolejowej z maksymalną dopuszczalną prędkością poniżej 60 km/h o 4,7 %. W Polsce w ok. 60 % sieci kolejowej obowiązująca prędkość przekracza 80 km/h. Oznacza to stabilne warunki do tworzenia atrakcyjnej oferty w każdym segmencie rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Strukturę prędkości w sieci kolejowej PLK SA przedstawia Tabela 2.

Tabela 2. Struktura prędkości w sieci kolejowej PLK SA

Rok	Długość odcinków o prędkości maksymalnej [km]				
	> 160	120 < Vmax <= 160	80 < Vmax <= 120	60 < Vmax <= 80	Vmax <= 60
2021	174,8	3020,4	8501,5	3142,4	5680,7
2025	174,8	3084,0	8774,1	3045,8	5415,9

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Mimo wielu nakładów inwestycyjnych w sieci kolejowej w Polsce wciąż występują miejsca, w których niska prędkość maksymalna na liniach kolejowych ogranicza kształtowanie atrakcyjnej oferty przewozowej.

W kolejnych latach dzięki realizacji projektów inwestycyjnych w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ oraz Krajowego Programu Kolejowego są modernizowane i budowane kolejne odcinki sieci kolejowej, co pozwala na dalszą poprawę parametrów infrastruktury kolejowej. Do najważniejszych inwestycji planowanych do realizacji do 2035 r. należy zaliczyć modernizację linii średnicowej w Warszawie, budowę linii Kolei Dużych Prędkości Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Sieradz – Poznań oraz Sieradz – Wrocław, czy budowę nowej linii kolejowej Podłęże Szczyrzyc – Limanowa oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna umożliwiającej istotne skrócenie czasu przejazdu do Zakopanego i Nowego Sącza oraz rozwój oferty na tych ciągach

komunikacyjnych. Jednocześnie jest prowadzona ciągła praca utrzymaniowa i remontowa na podstawie m.in. Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 r.

Najważniejsze linie kolejowe w Polsce są włączone w transeuropejską sieć transportową TEN-T w podziale na sieć bazową, rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” i uchylającym rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz. Urz. UE L 249 z 14.07.2021, str. 38, z późn. zm.) i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024). Zgodnie z wytycznymi zawartymi w tych dokumentach co do zasady sieć bazowa powinna zostać ukończona do 2030 r., rozszerzona sieć bazowa do 2040 r., a sieć kompleksowa do 2050 r. Realizacja sieci TEN-T znacznie poprawi parametry techniczne sieci kolejowej oraz wpłynie na zwiększenie jej przepustowości i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Satysfakcję z podróży przynoszą nie tylko elementy bezpośrednio związane z realizacją usługi przewozowej, w tym infrastruktura kolejowa taka jak perony wraz z wyposażeniem, ale także elementy związane z obsługą przed- i posprzedażową. Tę zapewniają obiekty infrastruktury usługowej, takie jak dworce kolejowe oraz węzły przesiadkowe. Infrastruktura peronowa w ostatnich latach uległa przeobrażeniom dzięki realizacji Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2026. Programem objęto budowę lub modernizację 213 przystanków kolejowych, a jego wartość przekroczyła 1 mld zł. Dworce w Polsce w większości są zarządzane przez Polskie Koleje Państwowe S.A., zwane dalej „PKP S.A.”. Dzięki realizacji szeroko zakrojonego Programu Inwestycji Dworcowych do końca 2024 r. zmodernizowano 146 dworców kolejowych. Do 2030 r. prace powinny zostać zakończone przy kolejnych obiektach w 43 lokalizacjach.

Łącznie w ramach Programu Inwestycji Dworcowych renowację przejdzie 189 budynków zapewniających obsługę pasażerów w przewozach wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych. Od 2025 r. program ten został zastąpiony nowym programem inwestycyjnym „Dworce Przyjazne Pasażerom”, w którego ramach będą kontynuowane projekty inwestycyjne na dworcach kolejowych. Inwestycje dworcowe są finansowane ze środków europejskich, środków własnych PKP S.A. oraz dotacji z budżetu państwa.

2. Charakterystyka stanu istniejącego przewozów w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym

2.1. Oferta przewozowa w rozkładzie jazdy 2024/2025 i jej zmiany w latach 2021–2025

Charakterystyka i analiza oferty przewozowej dla okresu od 2021 r. do 2025 r. i jej parametrów jest niezbędna w celu wypełnienia przepisów art. 12 ust. 1 i 2 ustawy PTZ i zaplanowania ewolucyjnego rozwoju oferty przewozowej na kolejne lata.

Przewozy PSO są realizowane w ramach umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich zawartej w dniu 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity S.A., zwanej dalej „umową ramową”. Oferta przewozowa w Polsce składa się z połączeń komercyjnych i połączeń uruchamianych w ramach pociągów realizujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej – PSO. W analizowanym okresie oferta komercyjna uruchamiana na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu była stabilna i koncentrowała się na liniach o największych potokach pasażerskich. Przewoźnikiem realizującym największą liczbę połączeń komercyjnych było PKP Intercity. Na rynku przewozów komercyjnych funkcjonowali także przewoźnicy RegioJet i LeoExpress. Siatkę połączeń komercyjnych w Polsce w 2025 r. przedstawia Rys. 9. Ofertę połączeń komercyjnych uzupełniają sezonowe połączenia do kurortów nadmorskich uruchamiane przez spółki samorządowe: Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie oraz Koleje Wielkopolskie.

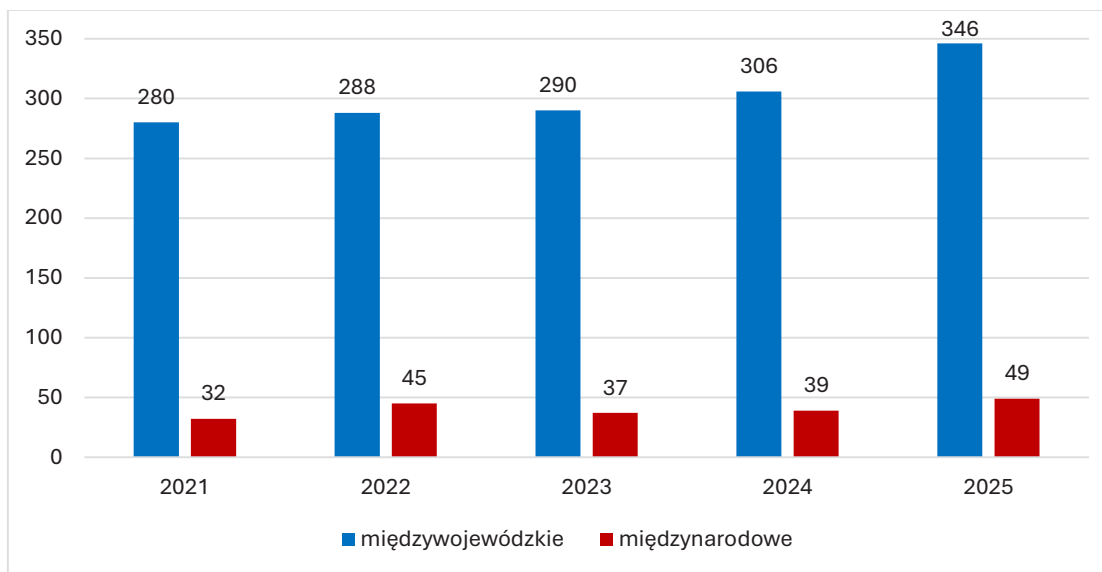
W ciągu ostatnich lat oferta przewozowa w ramach połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych PSO ulegała zmianom i modyfikacjom. Były one odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie na przewozy związane z zakończeniem epidemii COVID-19, a także z kryzysem migracyjnym związanym z wybuchem wojny na Ukrainie. Jednocześnie kształt oferty przewozowej musiał być dostosowywany do prac infrastrukturalnych i wynikających z nich ograniczeń. W analizowanym okresie największe zmiany w ruchu pociągów generowała przebudowa stacji Warszawa Zachodnia, modernizacja katowickiego węzła kolejowego oraz modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Lębork – Słupsk.

W 2021 r. operator realizujący przewozy w ramach umowy PSC uruchamiał średniodobowo 312 połączeń. Do 2025 r. liczba ta zwiększyła się o ponad 26 %. Średniodobową liczbę pociągów w ramach umów PSC w latach 2021–2025 przedstawia Rys. 10.



Rys. 9. Siatka połączeń komercyjnych w Polsce w 2025 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Rys. 10. Średniodobowa liczba pociągów w ramach umów PSC w latach 2021–2025

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

W latach 2021–2023 liczba połączeń międzywojewódzkich była na porównywalnym poziomie. Wynikało to z zapisów umowy ramowej, która zakładała ograniczone możliwości wzrostu pracy eksploatacyjnej umożliwiającego istotną rozbudowę oferty przewozowej. Spadek liczby uruchomień w segmencie pociągów międzynarodowych w 2023 r. względem 2022 r. wynika z rezygnacji z utrzymywania połączeń na Białoruś i z Białorusi oraz przeniesienia pociągów międzynarodowych kursujących po torze szerokim z Chełma i Przemyśla na Ukrainę i z Ukrainy z segmentu dotowanego do segmentu komercyjnego. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2024/2025 liczba połączeń zarówno międzywojewódzkich, jak i międzynarodowych dynamicznie wzrosła.

Mimo istotnych ograniczeń po stronie infrastruktury kolejowej, dostępności taboru operatora oraz zakontraktowanej wielkości pracy eksploatacyjnej w ramach umowy PSC na przestrzeni lat 2021–2025 udało się uruchomić nowe połączenia, włączając tereny o niskiej dostępności komunikacyjnej do siatki połączeń międzywojewódzkich oraz zwiększając częstotliwość kursowania pociągów na głównych ciągach komunikacyjnych w kraju.

Rok 2021 miał istotne znaczenie dla rozszerzania siatki połączeń międzywojewódzkich, ponieważ uruchomiono nowe połączenia pozwalające na poprawę dostępności do oferty połączeń kolejowych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Uruchomienie nowych połączeń pozwoliło na rozpoczęcie codziennej obsługi takich miast, jak Brodnica, Bielsk Podlaski, Dzierżonów Śląski, Grudziądz, Hajnówka, Nysa, Prudnik,

Paczków, Płock, Rypin, Siemiatycze, Sierpc czy Świdnica. W dalszym ciągu istnieją miejscowości, którym dostępność do pociągów zapewniają wyłącznie połączenia międzywojewódzkie.

Wraz z uruchamianiem połączeń na nowych kierunkach dbano także o poprawę częstotliwości, cykliczności i czasu przejazdu na głównych ciągach komunikacyjnych w kraju. Liczbę par codziennych połączeń PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r. przedstawia Tabela 3.

Działania te stanowiły efekt synergii z postępującymi procesami modernizacyjnymi realizowanymi przez PLK SA. Dzięki zakończeniu prac inwestycyjnych na wielu liniach kolejowych było możliwe podniesienie prędkości do 160 km/h, co w związku z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. poz. 2474) dopuszczającymi prowadzenie pociągu w pojedynczej obsadzie trakcyjnej z prędkością 160 km/h pozwoliło na istotne skrócenie czasów przejazdu. Dzięki temu maszyniści stali się bardziej dostępni. Na najpopularniejszych trasach w kraju uruchomiono połączenia o ograniczonej siatce postojów, osiągając historycznie najlepsze czasy przejazdów. Porównanie najkrótszych czasów przejazdu pociągów PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r. przedstawia Tabela 4.

Tabela 3. Liczba par codziennych połączeń PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r.

Trasa	Liczba par codziennych połączeń PSO	
	2021 r.	2025 r.
Warszawa – Łódź	20	23
Poznań – Wrocław	16	22
Kraków – Katowice	19	21
Warszawa – Lublin przez Dęblin	10	12
Warszawa – Białystok	8	12
Poznań – Szczecin	9	11
Warszawa – Kielce	6	10
Warszawa – Gdynia	6	10
Warszawa – Rzeszów	2	6
Gdynia – Szczecin	5	6
Lublin – Kraków	3	5
Wrocław – Międzyzlesie	0	4
Kraków – Hrubieszów	1	2

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie rozkładów jazdy 2020/2021 i 2024/2025

Tabela 4. Porównanie najkrótszych czasów przejazdu pociągów PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r.

Trasa	Czas przejazdu połączeń PSO	
	2021 r.	2025 r.
Warszawa – Łódź	01:20	01:06
Poznań – Wrocław	01:41	01:19
Wrocław – Międzyzlesie	brak pociągów	01:30
Warszawa – Białystok	02:24	01:30
Warszawa – Lublin przez Dęblin	02:13	01:49
Poznań – Szczecin	03:01	01:55
Warszawa – Kielce	02:34	02:04
Warszawa – Poznań	02:58	02:43
Warszawa – Gdynia	03:40	03:38
Poznań – Słupsk	04:42	03:53
Gdynia – Szczecin	04:18	04:04
Warszawa – Rzeszów	05:11	04:13
Kraków – Hrubieszów	06:16	04:50

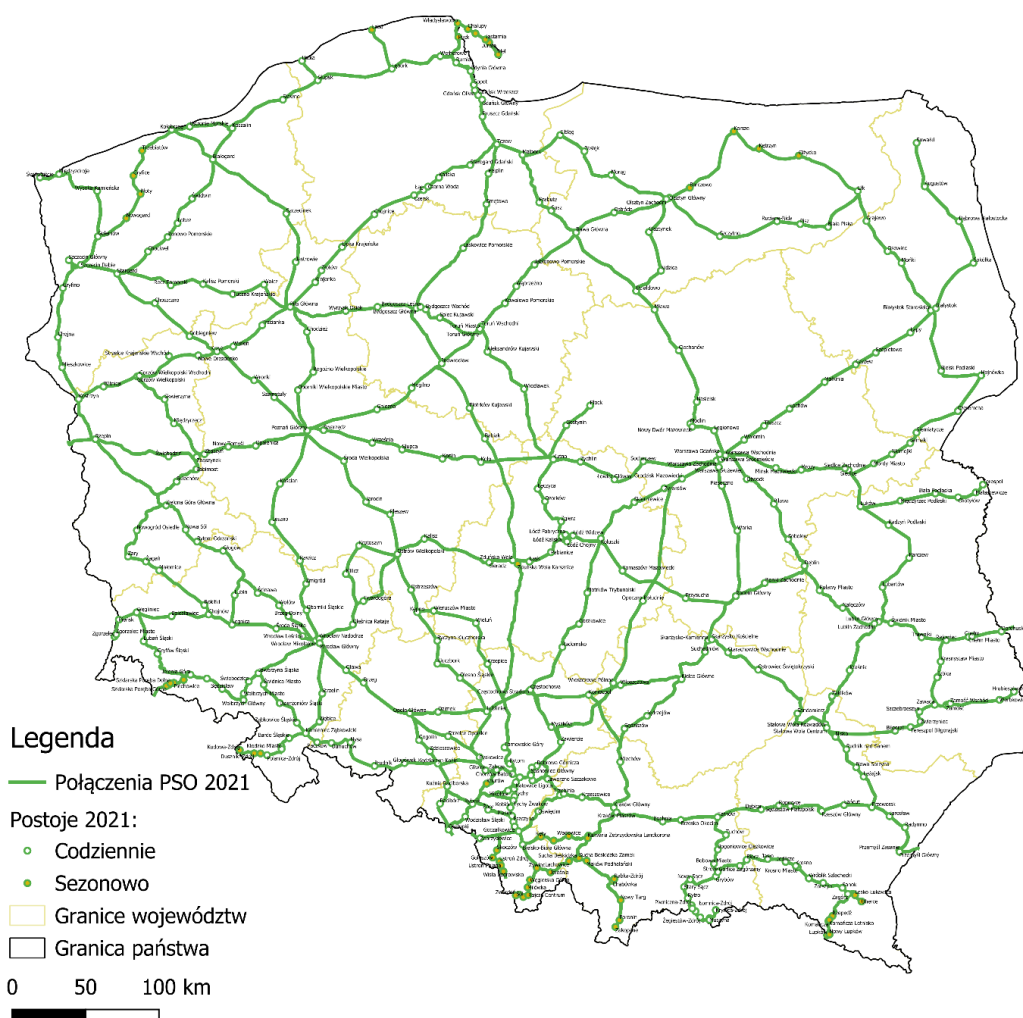
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie rozkładów jazdy 2020/2021 i 2024/2025

Wraz z rozwojem oferty krajowej w przewozach międzywojewódzkich szereg zmian nastąpił także w ofercie połączeń międzynarodowych. Liczba połączeń w kierunku Niemiec znacznie się polepszyła. Z jednej pary połączeń Krakowa z Berlinem w 2021 r. w 2025 r. oferta została rozszerzona do 3 par pociągów, co zapewnia szybkie połączenie miast południowej Polski z Berlinem. Do Niemiec realizowane jest także połączenie nocne z Warszawy do Monachium. Oprócz Niemiec połączenia międzynarodowe umożliwiają dojazd do Czech, na Słowację, na Węgry, do Austrii, na Ukrainę i na Litwę. Połączenia międzynarodowe pełnią także funkcje w ruchu krajowym, zapewniając atrakcyjne połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami w kraju. Porównanie siatki połączeń oraz obsługiwanych miejscowości w 2021 r. i 2025 r. przedstawiają Rys. 11 i Rys. 12.

W 2021 r. połączenia uruchamiane w ramach pociągów realizujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej obsługiwały 467 punktów zatrzymań w 417 miejscowościach. W 2025 r. siatka postojów obejmowała 441 miejsc zatrzymań w 399 miejscowościach. W 2021 r. 88 % postojów handlowych było realizowanych na podstawie połączeń całorocznych. W 2024 r. odsetek ten wzrósł do 92 %, co stanowiło istotną poprawę jakości oferty dla miejscowości, które zyskały całoroczny dostęp do oferty międzywojewódzkich przewozów kolejowych. Te niewielkie różnice w liczbie postojów to efekt weryfikacji siatki postojów pod kątem ich zasadności dla połączeń międzywojewódzkich.

W 2021 r. pociągi uruchamiane w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych obsługiwały 276 powiatów. W 2025 r. dostęp do oferty międzywojewódzkich i międzynarodowych połączeń PSO posiadały 283 powiaty, tj. 74,5 % wszystkich powiatów w Polsce.

W 2021 r. pociągi realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej zrealizowały pracę eksploatacyjną na poziomie 54,7 mln pockm. W 2025 r. wielkość pracy eksploatacyjnej wzrosła o 21,2 % do 66,6 pockm. Wielkość pracy eksploatacyjnej w umowie PSC w latach 2021–2025 przedstawia Tabela 5.



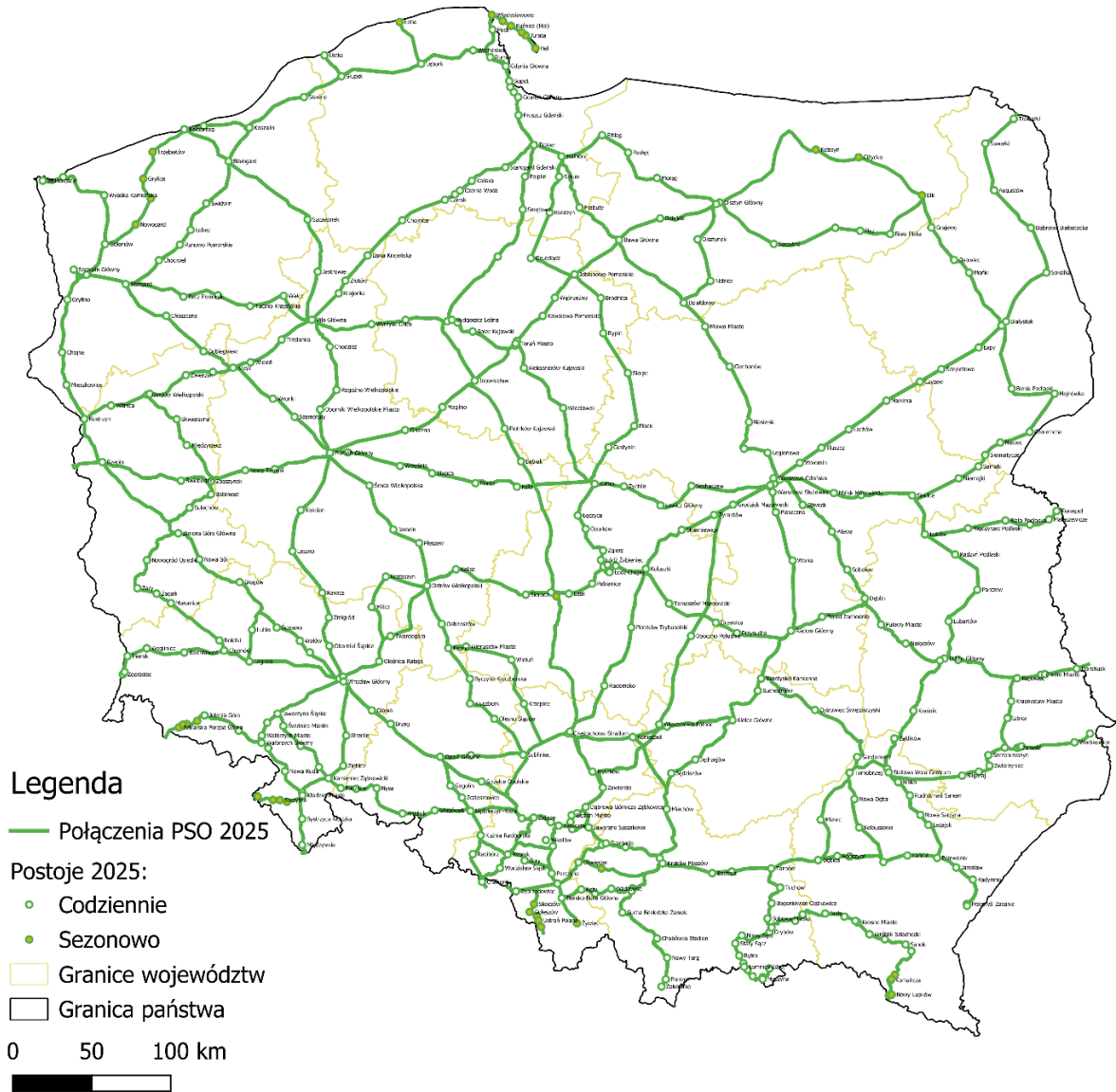
Rys. 11. Siatka połączeń PSO w rozkładzie jazdy 2020/2021

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie rozkładu jazdy 2020/2021

Tabela 5. Wielkość pracy eksploatacyjnej w umowie PSC w latach 2021–2025

Praca eksploatacyjna [mln pockm]			
Rok	Połączenia międzywojewódzkie	Połączenia międzynarodowe	Razem
2021	49,9	4,8	54,7
2022	50,1	6,6	56,7
2023	50,6	5,8	56,4
2024	52,8	5,9	58,7
2025	58,8	7,8	66,6

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Rys. 12. Siatka połączeń PSO w rozkładzie jazdy 2024/2025

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie rozkładu jazdy 2024/2025

2.2. Charakterystyka liczbowa przewozów pasażerskich w latach 2021–2025

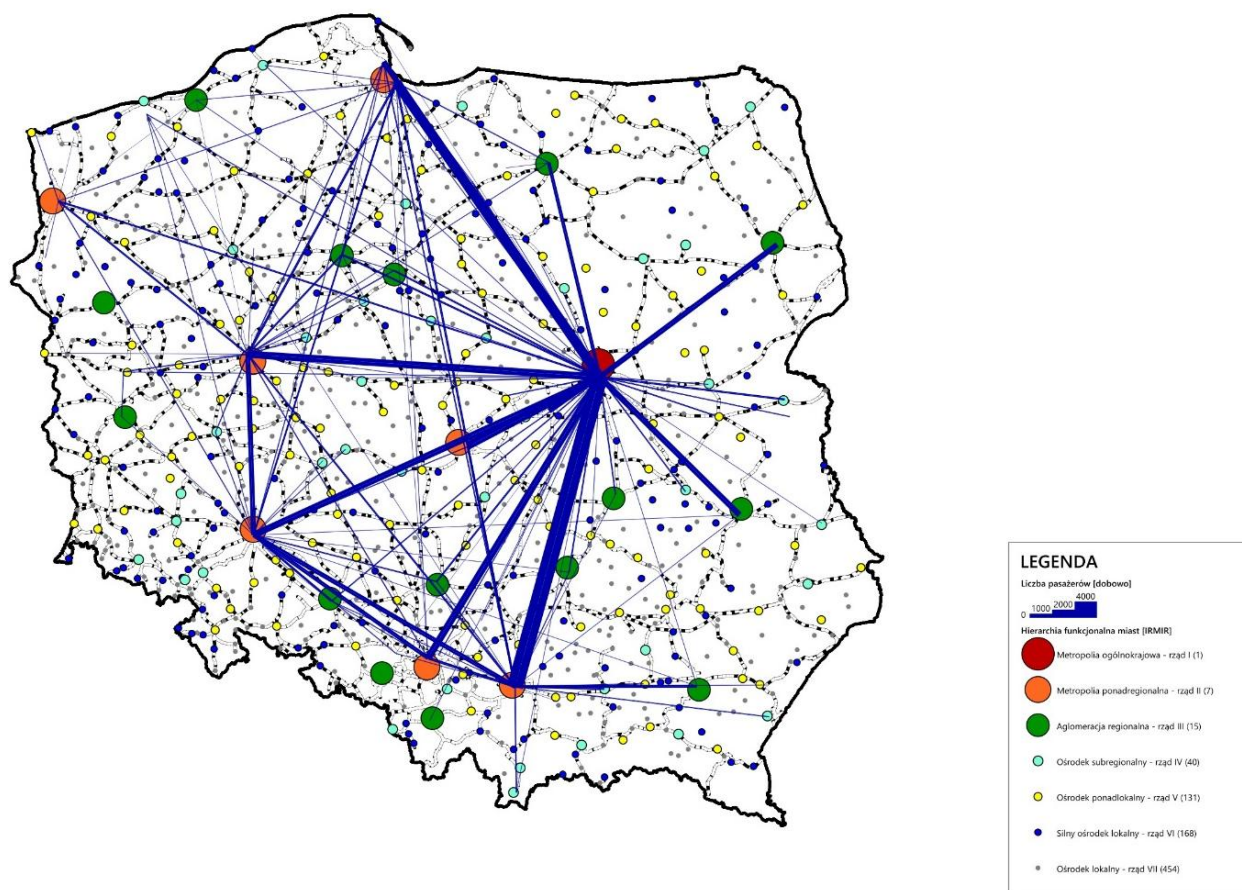
Niniejszy fragment planu realizuje § 4 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w celu właściwego zrozumienia procesów zachodzących na rynku przewozowym. Zakres danych prezentowanych za 2025 r. jest uzależniony od dostępności danych statystycznych dla poszczególnych obszarów analizy.

Rynek przewozów pasażerskich w latach 2021–2025 przechodził dynamiczne zmiany. Rok 2021 mimo istnienia wielu ograniczeń w przemieszczaniu się związanych z epidemią COVID-19 przynosił stopniowe odbicie się w liczbie przewożonych pasażerów po załamaniu trendu wzrostowego w przewozach pasażerskich spowodowanym wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemicznego w marcu 2020 r. Wówczas liczba przewiezionych pasażerów przez wszystkich przewoźników w kraju spadła o 37,66 %. Rok 2021 względem poprzedniego przyniósł wzrost liczby pasażerów na kolei o 17,05 %.

Przełomowy dla odbudowy potoków pasażerskich po epidemii COVID-19 okazał się rok 2022. Wpływ na to miały zakończenie ograniczeń pandemicznych oraz migracja na szeroką skalę spowodowana wybuchem wojny na Ukrainie. Podstawowym środkiem transportu przy migracji była kolej. Uchodźcy z Ukrainy dostawali się do Polski w zdecydowanej większości przez kolejowe przejścia graniczne w Dorohusku i Przemyśle, skąd udawali się w dalszą podróż pociągami stałego kursowania i pociągami specjalnymi. Kryzys migracyjny, wzrost cen paliw w związku z wybuchem wojny, ale także poprawa oferty i wzrost atrakcyjności kolei jako środka transportu spowodowały wzrost liczby pasażerów kolei w 2022 r. do 342,2 mln osób, co jest wynikiem wyższym od 2019 r. o 1,88 %. Po 2022 r. przewozy osób w transporcie kolejowym regularnie wzrastają. W 2025 r. kolej w Polsce obsłużyła 438,9 mln podróży, co w porównaniu do 2021 r. stanowi wzrost o 79,07 %.

Liczby te odzwierciedla analiza przemieszczeń między poszczególnymi ośrodkami w kraju. Na przestrzeni lat nie uległ istotnym zmianom kierunek przemieszczeń, ale zwiększyła się intensywność wykorzystania kolei nie tylko na najbardziej popularnych kierunkach w kraju. Największym zainteresowaniem cieszyły się podróże między największymi miastami w Polsce. W 2021 r. dominowały relacje łączące Warszawę z Krakowem, Katowicami, Wrocławiem, Poznaniem, Łodzią, Trójmiastem, Białymstokiem oraz Lublinem. Wyraźnie zaznacza się także ciąg obwodowy łączący miasta w południowej i zachodniej części kraju:

Rzeszów, Kraków, Katowice, Wrocław oraz Poznań. Więźbę ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2021 r. przedstawia Rys. 13.



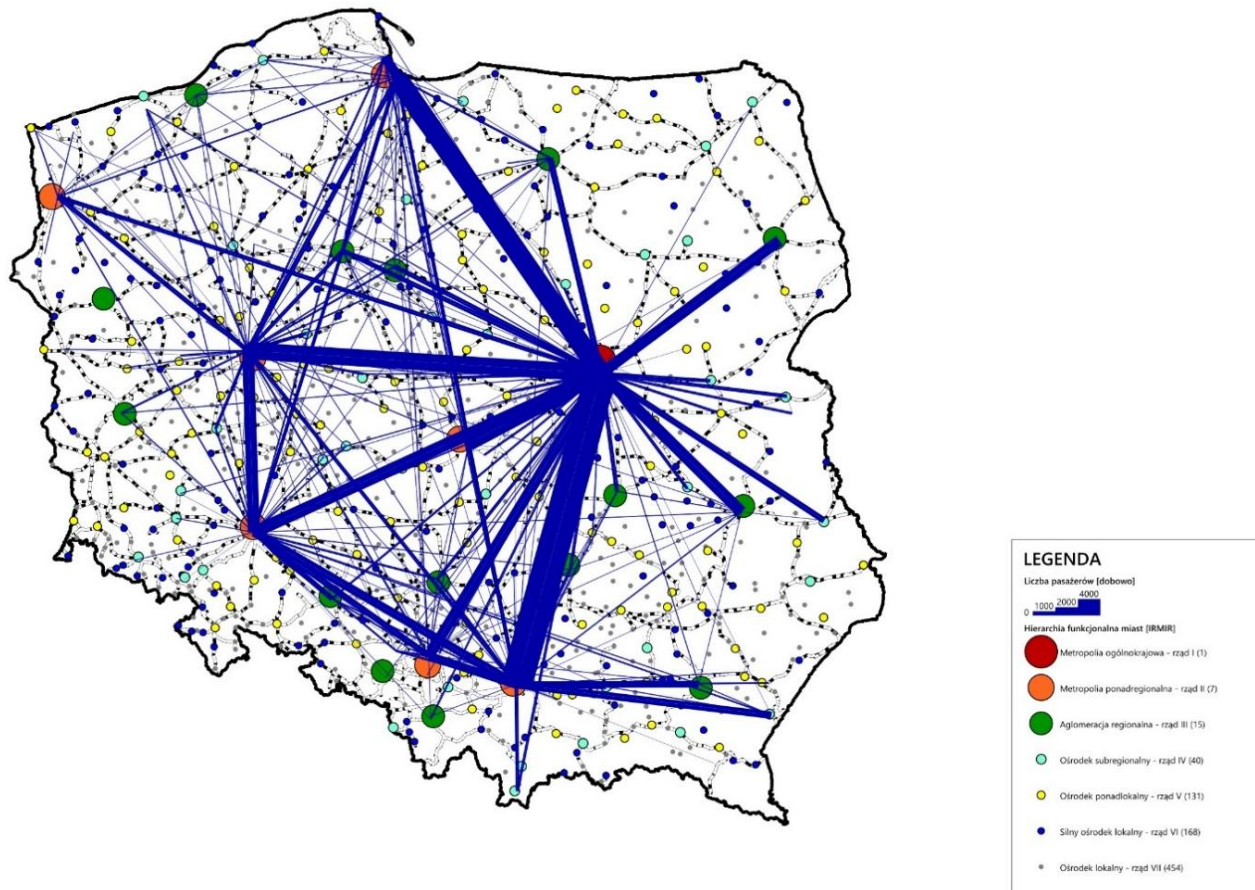
Rys. 13. Więźba ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2021 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Przemieszczenia w ruchu na duże odległości w zakresie najbardziej popularnych relacji pozostały bez istotnych zmian, wyraźnie jednak zaznacza się udział relacji do i z Przemysła, co było spowodowane czynnikami opisanymi powyżej. W przemieszczeniach w 2024 r. można dostrzec także zwiększony ruch do kurortów górskich czy nadmorskich. Wyraźnie widoczne są przemieszczenia do Zakopanego, Kołobrzegu czy Świnoujścia. Istotnie większą popularnością w 2024 r. cieszyły się także połączenia z kierunku Wrocławia i Poznania do Trójmiasta oraz z Warszawy i Poznania do Szczecina, co było efektem kończącej się modernizacji linii kolejowej nr 351 łączącej te miasta.

Najbardziej popularne relacje podróży nie ulegały istotnym zmianom. Więźbę ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2024 r. przedstawia Rys. 14. Są to przewozy między największymi ośrodkami w kraju. Wyjątkiem od tej reguły są przewozy

w relacjach z Warszawy do Żyrardowa i Skierniewic charakteryzujące się wysokim udziałem przewozów na podstawie biletów okresowych. Zestawienie najpopularniejszych relacji podróży w 2021 r. i 2024 r. przedstawia Tabela 6.



Rys. 14. Wieżba ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2024 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Analizując powyższe, wnioskuje się, że główną motywacją do podróży są przejazdy okazjonalne do największych ośrodków miejskich w regionie czy kraju w celu załatwienia różnych spraw, także służbowych. Wiele podróży jest realizowanych w cyklach tygodniowych, co jest związane z migracją zarobkową ludności i dostępnością ośrodków akademickich. Osoby, które w celach zarobkowych lub edukacyjnych wyjechały do większych ośrodków, powracają na dni wolne do domów rodzinnych, co wpływa na wielkość szczytów przewozów w okresach weekendowych i świątecznych. Istotną przesłanką wpływającą na zachowania transportowe są także wyjazdy związane z wypoczynkiem w miejscowościach atrakcyjnych turystycznie oraz przemieszczenia związane z utrzymywaniem więzi rodzinnych i koleżeńskich. Istnienie wśród najbardziej popularnych relacji miast znajdujących się blisko

siebie np. Warszawa – Żyrardów czy Warszawa – Skierniewice wskazuje, że podróżni korzystają z pociągów międzywojewódzkich także w codziennych dojazdach do pracy i szkoły.

Tabela 6. Najpopularniejsze relacje w przewozach międzywojewódzkich w 2021 r. i 2024 r.

2021			2024		
Lp.	Relacja		Lp.	Relacja	
1	Kraków	Warszawa	1	Kraków	Warszawa
2	Gdańsk	Warszawa	2	Gdańsk	Warszawa
3	Łódź	Warszawa	3	Łódź	Warszawa
4	Poznań	Warszawa	4	Poznań	Warszawa
5	Katowice	Warszawa	5	Skierniewice	Warszawa
6	Warszawa	Wrocław	6	Warszawa	Wrocław
7	Lublin	Warszawa	7	Poznań	Wrocław
8	Gdynia	Warszawa	8	Lublin	Warszawa
9	Skierniewice	Warszawa	9	Białystok	Warszawa
10	Białystok	Warszawa	10	Katowice	Warszawa
11	Warszawa	Żyrardów	11	Warszawa	Żyrardów
12	Poznań	Wrocław	12	Gdynia	Warszawa
13	Kraków	Wrocław	13	Kraków	Wrocław
14	Katowice	Wrocław	14	Katowice	Wrocław
15	Olsztyn	Warszawa	15	Kraków	Przemyśl

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Wzrost liczby przewożonych pasażerów postępował mimo negatywnych zmian demograficznych. Na przestrzeni lat 2021–2025 populacja Polski zmniejszyła się o blisko 420 tys. mieszkańców. Mimo to wskaźnik podróży koleją na mieszkańca regularnie wzrasta. W 2021 r. wskaźnik średniej liczby podróży na mieszkańca wynosił 6,47. Na koniec 2025 r. wskaźnik wzrósł o 81,6 %, kiedy to Polacy odbyli średnio 11,75 podróży koleją. Wskaźnik ten różni się bardzo mocno między województwami: od 2,8 podróży koleją w województwie podlaskim do 35,5 podróży w koleją województwie pomorskim (według danych UTK za 2025 r.).

Analizując dane przewozowe, można dostrzec wysoką sezonowość popytu. Największe natężenie ruchu obserwuje się w III kwartale, na który przypada okres wakacyjny, podczas którego poziom mobilności wzrasta w związku z nasileniem wyjazdów rekreacyjnych i turystycznych. Najmniejsze zainteresowanie podróżami w transporcie kolejowym obserwuje się w I kwartale roku. Średnio w III kwartale roku przewozy są wyższe o 15 % względem

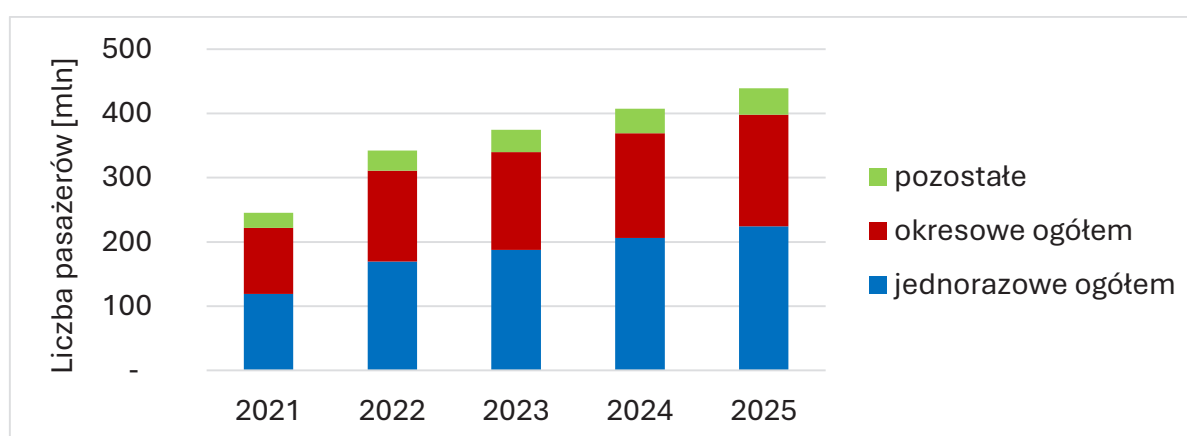
I kwartału. Zmiany liczby pasażerów w latach 2021–2025 oraz wskaźnika średniej liczby podróży koleją w latach 2021–2025 przedstawia Tabela 7.

Tabela 7. Zmiany liczby pasażerów oraz wskaźnika średniej liczby podróży koleją w latach 2021–2025

Rok	Liczba pasażerów kolei [mln]	Ludność [mln]	Liczba podróży na osobę
2021	245,1	37,908	6,47
2022	342,2	37,766	9,06
2023	374,4	37,637	9,95
2024	407,5	37,489	10,87
2025	438,9	37,332	11,75

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie „Podsumowania 2025 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, Urząd Transportu Kolejowego, 2026, Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju – Ludność 30.01.2026 r. (szacunki wstępne), GUS

Wraz ze wzrostem liczby przewożonych pasażerów wzrasta też liczba podróżnych korzystających z biletów okresowych. W analizowanym okresie obserwuje się stabilny wzrost sprzedaży biletów okresowych. Liczba pasażerów korzystających z tego rodzaju biletów wzrosła z ok. 103 mln w 2021 r. do 173 mln w 2025 r. Świadczy to o rosnącym znaczeniu pasażerów regularnie korzystających z transportu kolejowego, takich jak osoby dojeżdżające do pracy, szkoły czy uczelni. W strukturze rodzajowej biletów przeważają jednak bilety jednorazowe. Strukturę pasażerów w przewozach kolejowych w Polsce w latach 2021–2025 według rodzaju biletów przedstawia Rys. 15.



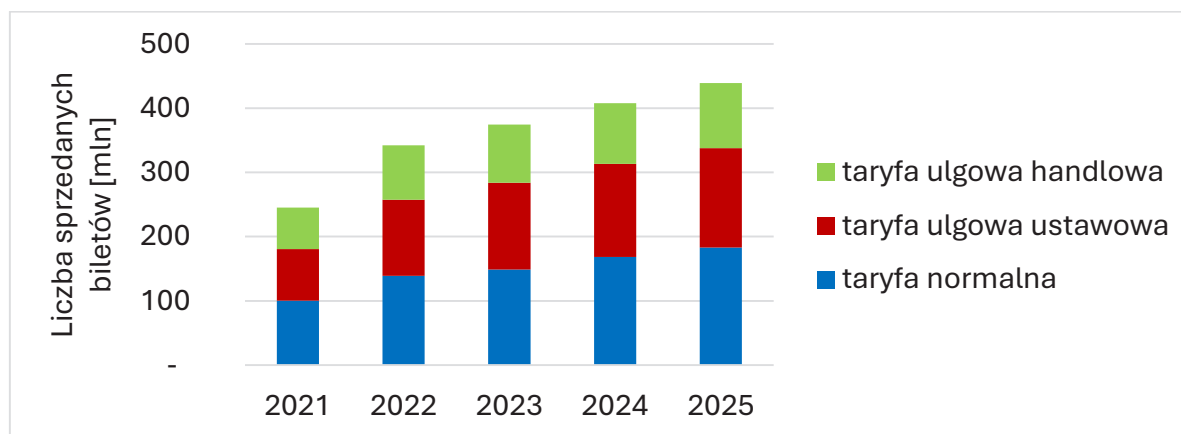
Rys. 15. Struktura pasażerów w przewozach kolejowych w Polsce w latach 2021–2024 według rodzaju biletów

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Struktura sprzedaży biletów według kategorii taryfowych pokazuje wyraźne przesunięcia w preferencjach pasażerów. Przejazdy na podstawie biletów normalnych utrzymują się na stabilnym poziomie, stanowią około 40–45 % całkowitej sprzedaży. Z kolei liczba biletów z ulgami ustawowymi charakteryzuje się systematycznym wzrostem – ich sprzedaż wzrosła z 79 mln w 2021 r. do blisko 155 mln w 2025 r.

Wzrost ten z jednej strony może być efektem polityki społecznej oraz rosnącej liczby osób uprawnionych do korzystania z ulg (np. uczniowie, studenci, emeryci), ale także spadkiem konkurencyjności przewozów międzywojewódzkich w transporcie kolejowym względem motoryzacji indywidualnej wynikającej z relatywnie wysokiej ceny biletu w przypadku nieposiadania uprawnień do przejazdów ulgowych.

Dlatego na znaczeniu zyskują także ulgi handlowe i oferty specjalne – ich sprzedaż w analizowanym okresie wzrosła z 64 mln do 101 mln. Wskazuje to na rosnącą rolę elastycznych i atrakcyjnych cenowo rozwiązań w pozyskiwaniu nowych grup pasażerów i poprawę konkurencyjności oferty w pasażerskich przewozach kolejowych. Strukturę taryfową biletów w latach 2021–2025 przedstawia Rys. 16.



Rys. 16. Struktura taryfowa biletów w latach 2021–2025

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Danych Urzędu Transportu Kolejowego

Operatorem realizującym przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe na terenie Polski w latach 2021–2025 było PKP Intercity S.A. Spółka uruchamiała połączenia komercyjne na podstawie przyznanych decyzji otwartego dostępu oraz dotowane w ramach podpisanych umów PSC. Praca eksploatacyjna realizowana przez przewoźnika w latach 2021–2025 wzrosła o 25,23 %, co pozwalało na poprawę oferty i wzrost liczby obsługiwanych pasażerów.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego z usług PKP Intercity w 2021 r. skorzystało 35,7 mln pasażerów.

Od 2021 r. obserwuje się stabilny trend wzrostowy w wielkości przewozów PKP Intercity. W 2025 r. spółka przewiozła już 89,2 mln pasażerów, co stanowi wzrost o blisko 150 %. Tak duży wzrost liczby przewożonych pasażerów przy wzroście pracy eksploatacyjnej o nieco ponad 25 % świadczy o poprawie efektywności przewozów, w szczególności o wyższym wykorzystaniu oferowanej zdolności przewozowej.

Tabela 8 przedstawia wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej przez PKP Intercity S.A i liczbę obsłużonych pasażerów w latach 2021–2025. Wzrost liczby przewożonych pasażerów był możliwy przede wszystkim dzięki poprawie oferty przewozowej. Składają się na nią między innymi częstotliwości i relacje kursowania pociągów oraz czas jazdy, czyli prędkość, z jaką pociągi pokonują dany odcinek sieci handlowej. Miernikiem jakości oferty przewozowej może być prędkość handlowa pociągów, czyli prędkość, z jaką pociągi pokonują trasę, z uwzględnieniem punktów zatrzymań handlowych.

Tabela 8. Wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej przez PKP Intercity S.A. i liczba pasażerów obsłużonych w latach 2021–2025 dla połączeń PSO oraz komercyjnych

Rok	Liczba pasażerów kolei [mln]	Udział PKP IC w rynku [%]	Zrealizowana praca eksploatacyjna [mln pockm]	Liczba pasażerów PKP IC [mln]
2021	245,1	14,56	63,8	35,7
2022	342,2	17,23	65,8	59,0
2023	374,4	18,15	67,5	68,0
2024	407,5	19,23	70,7	78,4
2025	438,9	20,32	79,9	89,2

Źródło: Dane PKP Intercity S.A.; Podsumowanie roku 2024. Przewozy pasażerskie i towarowe, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2025; Dane eksploatacyjne, przewozy pasażerskie, Urząd Transportu Kolejowego dane dostępne w dniu 03.06.2026 r. pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/23447,Przewozy-pasazerskie.html#dane>

W latach 2021–2024 średnia prędkość handlowa pociągów objętych umową PSC wzrosła o 8 % i w 2024 r. wynosiła 78,68 km/h. W 2024 r. nastąpił skokowy wzrost prędkości handlowej pociągów. Wpływ na to miały przede wszystkim przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji dopuszczające kursowanie pociągów z prędkością do 160 km/h w pojedynczej obsadzie trakcyjnej. Do czasu zmiany ww. aktu prawnego pociągi, mimo możliwości technicznych, bez obsady drugiego maszynisty

kursowały z maksymalną prędkością 130 km/h na liniach kolejowych umożliwiających jazdę z wyższą prędkością.

Na zmiany prędkości handlowej składają się także inne czynniki, takie jak poprawa parametrów infrastruktury w wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych i utrzymaniowych, ograniczenie liczby zamknięć torowych w sieci kolejowej skutkujących ograniczeniami prędkości i zdolności przepustowej czy zwiększenie liczby pociągów o ograniczonej siatce zatrzymań. Wzrost prędkości handlowej pociągów komercyjnych w latach 2021–2024 nie był tak dynamiczny. Prędkość handlowa pociągów komercyjnych wzrosła o 3,37 %. Zmiany średniej prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich w latach 2021–2024 prezentuje Tabela 9.

Tabela 9. Zmiany prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich w latach 2021–2024

Rok	Prędkość handlowa pociągów PSC [km/h]	Prędkość handlowa pociągów komercyjnych [km/h]
2021	72,85	100,23
2022	74,46	100,88
2023	74,68	101,00
2024	78,68	103,61

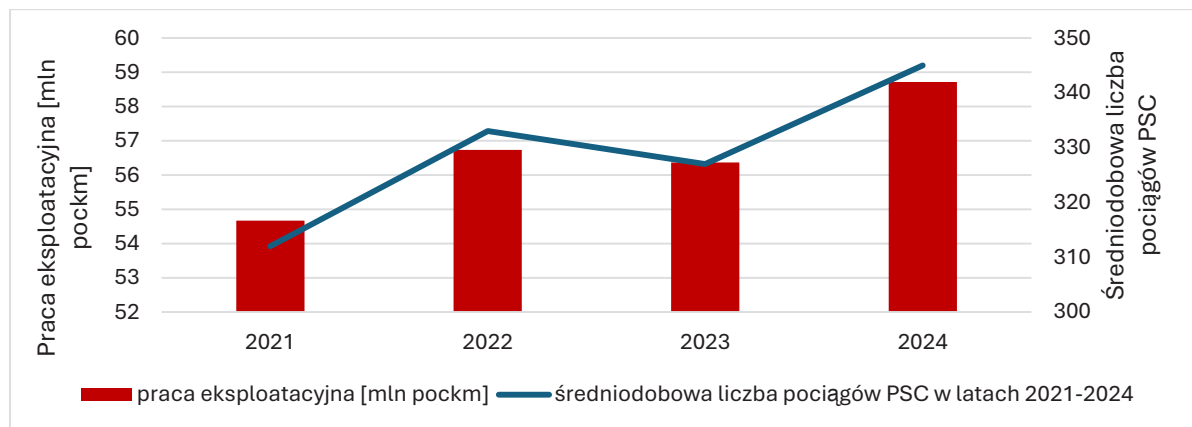
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych PLK SA

Parametrem określającym jakość oferty przewozowej jest nie tylko prędkość handlowa, ale także dostępność połączeń. Rys. 17 przedstawia średniodobową liczbę i pracę eksploatacyjną pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych organizowanych przez Ministra w ramach umowy PSC w latach 2021–2024. Dobowa liczba uruchamianych pociągów wzrosła o 4,52 % w porównaniu do 2021 r. przy 7,4 % wzroście pracy eksploatacyjnej. Zmniejszenie liczby uruchomień w 2023 r. wynikało ze zmiany podejścia operatora do sposobu zamawiania tras pociągów i zmniejszenia liczby pociągów wielorelacyjnych, które zwiększają dobowe liczby uruchomień. Wówczas przy spadku liczby uruchomień rok do roku o 3,28 % średnia długość trasy przejazdu pociągu wzrosła o 4,44 %.

Średnią długość trasy pociągu PSO w Polsce w latach 2021–2024 przedstawia Tabela 10. Długość ta wahała się od 467,7 km do 479,8 km i była w dużej mierze uwarunkowana pracami prowadzonymi w sieci kolejowej, co skutkowało koniecznością kierowania pociągów trasami objazdowymi wydłużającymi długość trasy. W badanym okresie pociągi międzywojewódzkie

organizowane na podstawie planu kursowały trasami objazdowymi m.in. na ciągach Poznań – Szczecin czy Warszawa – Radom – Kraków. Długość relacji pociągu międzywojewódzkiego powinna stopniowo się zwiększać w miarę obejmowania obsługą kolejnych odcinków sieci kolejowej.

Celem jest umożliwienie przejazdu przez większą liczbę ośrodków, a tym samym maksymalizowanie liczby możliwych bezpośrednich połączeń w kraju. Rozszerzanie relacji nie powinno jednak wynikać z czasowych przetrasowań objazdowych spowodowanych pracami infrastrukturalnymi, które prowadzą jedynie do sztucznego wydłużenia trasy. Należy jednak zachować balans pomiędzy długością trasy a pracami prowadzonymi przez zarządców infrastruktury tak, by minimalizować skalę przenoszenia potencjalnych opóźnień z rejonów objętych pracami inwestycyjnymi na pozostałe części sieci kolejowej w Polsce i za granicą.



Rys. 17. Średniobodobowa liczba i praca eksploatacyjna pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych organizowanych przez Ministra w ramach umowy PSC w latach 2021–2024

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury

Tabela 10. Średnia długość trasy pociągu PSO w Polsce w latach 2021–2024

Rok	Średnia długość trasy pociągu PSO [km]
2021	479,8
2022	467,7
2023	472,3
2024	465,4
2025	461,7

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury

Po analizie wyników przewozowych i przemieszczenia w międzywojewódzkim i międzynarodowym transporcie kolejowym w Polsce zarysowuje się kierunek rozwoju oferty, która powinna być atrakcyjną odpowiedzią na wzrastające potrzeby transportowe i zapewniać szeroką dostępność czasową i przestrzenną do oferty połączeń kolejowych.

2.3. Tabor wykorzystywany do realizacji przewozów kolejowych

Tabor wykorzystywany do międzywojewódzkich oraz międzynarodowych przewozów pasażerskich można podzielić na dwie główne grupy. Pierwszą z nich stanowią elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne. Do realizacji aktualnej oferty przewozów międzywojewódzkich organizowanych przez Ministra obecny operator wykorzystuje 66 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT). Na tę liczbę składają się 52 EZT 8-członowe oraz 14 mniejszych jednostek składających się z 4 członów. Na liniach obsługiwanych za pomocą trakcji spalinowej operator wykorzystuje dzierżawione spalinowe zespoły trakcyjne.

Dużą zaletą obsługi połączeń zestawionych z zespołów trakcyjnych jest ujednolicenie standardu obsługującego połączenia oraz skrócenie czasu wymaganego na zmianę kierunku jazdy pociągu. Pozwala to na skrócenie czasu przejazdu o kilkanaście minut względem składu klasycznego. Z drugiej strony zespoły trakcyjne charakteryzują się jednak ograniczonymi możliwościami swobodnego kształtowania podaży miejsc i większym ryzykiem odstawienia całego składu w rezultacie awarii lub uszkodzeń po wypadkach ze zwierzyzną leśną lub pojazdami drogowymi.

Drugą grupę taboru stanowią klasyczne składy złożone z lokomotywy oraz wagonów pasażerskich pierwszej i drugiej klasy, wagonów wielofunkcyjnych łączących usługi przewozu OzN, rowerów oraz zapewniających dostęp do oferty gastronomicznej za pośrednictwem automatu z przekąskami i napojami. Wybrane pociągi prowadzą w swoim składzie wagon barowy lub restauracyjny. Klasyczne składy wagonowe kursujące w porze nocnej zapewniają także miejsca do leżenia dzięki wykorzystaniu kuszetek i wagonów sypialnych. Standardowe składy są zestawione z wagonów pierwszej i drugiej klasy. Podróż jest możliwa zarówno w wagonach przedziałowych, jak i bezprzedziałowych.

Pociągi o charakterze użyteczności publicznej zestawione z klasycznych wagonów mają po 6 miejsc w przedziale w pierwszej i drugiej klasie w wagonach przedziałowych, a różnica standardu dotyczy wagonów bezprzedziałowych, dla których w drugiej klasie przewidziano układ siedzeń 2 + 2, natomiast w pierwszej klasie występuje układ 2 + 1. Analogiczny standard występuje w pociągach obsługiwanych za pomocą elektrycznych lub spalinowych zespołów

trakcyjnych. W pierwszej klasie przewidziano dla pasażerów większą przestrzeń na nogi. W ostatnich latach dzięki realizacji dużego projektu taborowego operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy organizowane przez Ministra w zestawieniach pociągów pojawiły się w większej liczbie również wagony łączone pierwszej i drugiej klasy, w których pierwsza klasa ma charakter przedziałowy, a druga klasa bezprzedziałowy.

Do pociągów nocnych komunikacji krajowej i międzynarodowej w miarę dostępności są dołączane wagony z miejscami do leżenia i wagony sypialne, jednak liczba dostępnych wagonów tego typu jest obecnie niewystarczająca w stosunku do oczekiwań pasażerów, zwłaszcza w okresie szczytów przewozowych. Rodzaj taboru kierowanego do obsługi połączeń jest przeważnie przypisany do określonych relacji, co zapewnia standaryzację, powtarzalność i przewidywalność zestawień składów (wyjątki zdarzają się w szczytach przewozowych bądź innych nieplanowanych sytuacjach).

Aktualnie przewoźnik wykorzystuje tabor, który zasadniczo może kursować z prędkością do 160 km/h w przypadku trakcji elektrycznej i spalinowej. Mimo to zdarzają się przypadki, gdy pociągi są uruchamiane z niższą prędkością, co wynika z maksymalnej dopuszczalnej prędkości pojazdu trakcyjnego. Operator dysponuje także wagonami i lokomotywami przystosowanymi do prędkości 200 km/h. Parametry te są wykorzystywane także w ruchu planowym, gdyż wybrane pociągi tam, gdzie pozwala na to infrastruktura, kursują z prędkością rozkładową 200 km/h.

Wagony pasażerskie i zespoły trakcyjne są dostosowywane do współczesnych potrzeb pasażerów. W nowych i zmodernizowanych wagonach oraz w elektrycznych zespołach trakcyjnych każdy pasażer ma dostęp do gniazdka elektrycznego. Dodatkowo zarówno w wagonach przedziałowych, jak i bezprzedziałowych są montowane stoliki umożliwiające pracę i konsumpcję. W wagonach z przedziałami jest możliwa indywidualna regulacja temperatury w każdym z przedziałów.

W pociągach komunikacji międzynarodowej, a także w części pociągów komunikacji krajowej usługa gastronomiczna jest świadczona z wykorzystaniem wagonów restauracyjnych. W części pociągów międzywojewódzkich usługa gastronomiczna w zakresie możliwości zakupu ciepłych i zimnych napojów oraz zimnych przekąsek jest świadczona z wykorzystaniem automatów z przekąskami i napojami, natomiast na niektórych trasach usługa gastronomiczna jest świadczona wyłącznie na wybranych odcinkach, z wykorzystaniem wózków mobilnych. Tylko nieliczne pociągi nie mają usługi gastronomicznej.

W związku z ciągłym rozwojem i pozyskiwaniem zewnętrznych funduszy na nowy tabor i naprawy oraz dzięki modernizacji obecnie posiadanego taboru pociągi w coraz większej liczbie spełniają wymagania dotyczące przewozu OzN. Szczegółowe informacje, dokąd zostaną skierowane wagony przystosowane dla OzN, są uwzględnione w umowie ramowej. Docelowo każde połączenie powinno zawierać usługę przewozu OzN. Przystosowane wagony oraz zespoły trakcyjne są wyposażone w specjalne rampy lub dźwigi dla osób na wózkach oraz przystosowane toalety. Podobnie jest z miejscami do przewozów rowerów. Mimo znacznej poprawy dostępności pojazdów umożliwiających przewóz rowerów w dalszym ciągu usługa ta nie jest dostępna we wszystkich pociągach.

Liczba pociągów umożliwiających przewóz OzN, rowerów czy dostęp do oferty gastronomicznej w latach 2021–2024 wzrosła. W 2021 r. przewóz OzN był zapewniony w mniej niż połowie połączeń uruchamianych na podstawie planu. W ciągu 3 lat odsetek ten wzrósł o 51,33 %. W 2024 r. przewóz OzN zapewnia blisko 2/3 połączeń objętych użytecznością publiczną. Docelowo każdy pociąg powinien zapewnić przejazd OzN.

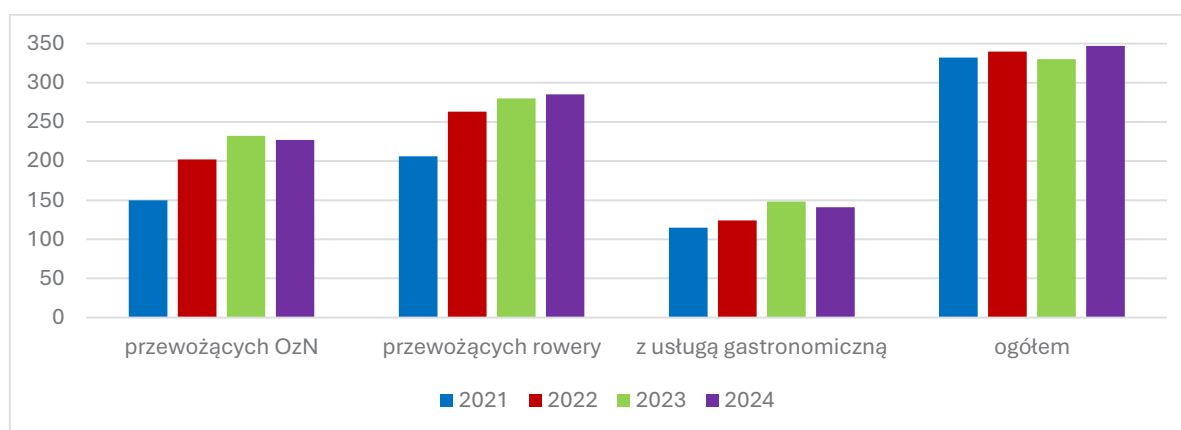
Znacznie lepiej sytuacja przedstawia się w zakresie liczby pociągów zapewniających możliwość transportu rowerów. W 2021 r. przewóz jednośladów był możliwy w 206 pociągach organizowanych przez Ministra. W latach 2021–2024 liczba pociągów wyposażonych w miejsca do przewozu rowerów wzrosła o niecałe 30 %. Pomimo wprowadzenia do eksploatacji nowych i zmodernizowanych wagonów przystosowanych do przewozu rowerów jednocześnie wyłączono z eksploatacji wiele starych wagonów, w tym wagonów BdsV, umożliwiających przewóz dużej liczby rowerów.

Mimo niewielkiej dynamiki wzrostu liczby pociągów umożliwiających przewóz rowerów w 2023 r. blisko 85 % wszystkich połączeń uruchamianych na podstawie planu zapewniało dostęp do oferty przewozu rowerów. W 2024 r. mimo wzrostu liczby pociągów zapewniających tę usługę do 285 wskaźnik ten obniżył się do 82 %, co było spowodowane uruchomieniem większej liczby połączeń przy braku istotnych zmian w dostępności taboru.

Największe niedobory występowały w zakresie zapewnienia dostępności do usługi gastronomicznej w pociągach PSO. W 2021 r. tylko 115 połączeń, stanowiących niespełna 35 % całej oferty, miało zapewniony dostęp do stałej oferty gastronomicznej. Dzięki realizacji projektu instalacji automatów, w których można nabyć przekąski i ciepłe napoje, w 2024 r. dostęp do oferty gastronomicznej był zapewniony w 141 pociągach, co stanowi wzrost

o 22,61 % względem 2021 r. Należy jednak wskazać, że automaty z przekąskami i napojami nie zapewniają dostępu do ciepłych posiłków, a jedynie do produktów spożywczych i napojów.

Dostępność usług dodatkowych na pokładzie pociągów organizowanych przez Ministra wynika wprost z dostępności taboru operatora realizującego przewozy. Dzięki wprowadzeniu do eksploatacji w ostatnich latach wagonów wielofunkcyjnych łączących w sobie możliwość przewozu OzN, rowerów czy w ograniczonym zakresie dostęp do oferty gastronomicznej dostępność dodatkowych usług oferowanych podróżnym znacząco wzrosła. Rys. 18 przedstawia liczbę pociągów zapewniających dostęp do wybranych usług dodatkowych w latach 2021–2024.



Rys. 18. Liczba pociągów zapewniających dostęp do wybranych usług dodatkowych w latach 2021–2024

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury

Zakup nowego taboru przyczynia się także do wzrostu komfortu podróży pasażerów. Nowy tabor ma nie tylko elektroniczne systemy informacji pasażerskiej, systemy telematyczne, klimatyzację czy gniazdko elektryczne do urządzeń mobilnych, ale także pojazdy i wagony o nowoczesnej konstrukcji, dzięki czemu zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, niższy poziom hałasu oraz zmniejszoną emisję drgań. Wskazane powyżej elementy wpływają pozytywnie na jakość podróży. Nie bez znaczenia są również ergonomiczne i rozkładane fotele, które powinny zapewniać komfortową podróż.

2.4. Dostosowanie kolei do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

Stosownie do wymogów prawa krajowego oraz unijnego w Polsce są wdrażane normy prawne mające usprawnić funkcjonowanie w społeczeństwie OzN oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Prawo do prowadzenia niezależnego życia gwarantuje

najważniejszy akt prawny w Polsce – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, która w art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3 oraz art. 69 określa prawa OzN, a także obowiązki władz publicznych wobec tej grupy osób.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731) daje możliwość zapewnienia pełnego udziału w życiu społecznym i zawodowym OzN oraz osób z ograniczoną możliwością poruszania się na równych prawach z innymi osobami. Wskazuje na wymogi dostosowania przez podmioty gospodarcze produktów i usług z zakresu nowych technologii (produktów elektronicznych i usług cyfrowych) do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, inaczej niż w dotychczas wprowadzonych regulacjach dotyczących różnych obszarów dostępności, do których wprowadzenia były zobowiązane podmioty publiczne.

Dostępność podróży o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie OzN, do środków transportu publicznego zapewnia ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262, z późn. zm.). Obowiązek projektowania i budowy oraz przebudowy obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego w sposób zapewniający niezbędne warunki do korzystania z nich przez OzN regulują ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.), zwana dalej „Prawem budowlanym”, oraz akty wykonawcze wydane na jej podstawie.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem 2021/782”, a także rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.), zwane dalej „TSI-PRM”.

Zawarte w TSI-PRM wymagania techniczne dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie OzN, możliwość swobodnego poruszania się w obiektach kubaturowych (na dworcach i przystankach), po placach przeddworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie do pociągu i przemieszczanie się w nim. Wszystkie

udogodnienia dla OzN, w tym szczególnie osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się, poprawiają przemieszczanie się pozostałych podróżnych.

Wypełniając przepisy rozporządzenia 2021/782, przewoźnicy wykonujący międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie finansowane przez Ministra zapewniają OzN i osobie o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem wyłączeń zastosowanych przez Polskę na podstawie art. 2 rozporządzenia 2021/782:

- odpowiednie miejsce w przedziale lub wagonie,
- możliwość zgłoszenia przez OzN oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się chęci odbycia podróży, z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla tych osób (telefon, Internet),
- asystę (pomoc) personelu pokładowego,
- przekazywanie informacji w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie, czyli z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem wzroku lub słuchu.

Zgodnie z rozporządzeniem 2021/782 OzN oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się są uprawnione do kupowania biletów bez dodatkowych opłat. Natomiast niezależnie od przepisów rozporządzenia 2021/782 osoby te nie muszą zgłaszać obsłudze pociągu braku ważnego biletu (z wyłączeniem pociągów objętych całkowitą rezerwacją miejsc, w których mogą być stosowane odrębne regulacje w tym zakresie).

Na stacjach, na których jest obecny personel udzielający pomocy takim osobom, zapewnia on nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Aby zapewnić taką pomoc, należy co najmniej na 24 godziny przed rozpoczęciem podróży poinformować o takiej potrzebie przewoźnika prowadzącego konkretny pociąg, kontaktując się z jego odpowiednimi strukturami. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki są zobligowani do podjęcia wszystkich środków niezbędnych do przyjmowania powiadomień o potrzebie udzielenia pomocy pasażerowi będącemu OzN i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dokonanie zgłoszenia nie jest jednak warunkiem odbycia podróży. Rozporządzenie 2021/782 zawiera przepisy określające, że jeżeli nie dokonano omawianego powiadomienia, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji i tak są zobowiązani podjąć wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby OzN lub osoba o ograniczonej możliwości

poruszania się mogła odbyć podróż. Należy zauważyć, że na zdecydowanej większości stacji i przystanków w Polsce obecnie nie ma personelu, który mógłby udzielać pomocy OzN i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Powinno się dążyć do zmiany tej sytuacji i tam, gdzie to możliwe, zapewnić odpowiednią jakość obsługi tym osobom.

Przewoźnicy udostępniają również wykaz pociągów różnych kategorii z wagonami przystosowanymi do przewozu OzN oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Zarządcy infrastruktury kolejowej i operatorzy stacji pasażerskich udostępniają charakterystykę peronów oraz budynków dworcowych, którymi zarządzają, pod kątem ich dostępności dla tej grupy podróżnych. Większość pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych prowadzi wagony przeznaczone do przewozu osób poruszających się na wózkach. Stopień dostosowania oferty finansowanej przez Ministra do potrzeb omawianej kategorii pasażerów należy ocenić jako wysoki.

Przebudowane dworce kolejowe zlokalizowane na liniach objętych siecią bazową TEN-T w dużej części spełniają wymogi dostępności wynikające z TSI-PRM. Również dworce znajdujące się poza siecią transeuropejską, które są poddawane działaniom modernizacyjnym, spełniają wymogi interoperacyjności określone w krajowych specyfikacjach technicznych oraz dokumentach normalizacyjnych. Systematycznie poprawia się przekazywanie informacji dla podróżnych z upośledzeniem wzroku, z wykorzystaniem pisma wypukłego i alfabetu Braille’a.

Na wielu zmodernizowanych obiektach są umieszczane plany tyflograficzne (mapy dotykowe i schematy przestrzenne ułatwiające orientację osobom niewidomym i słabowidzącym), brakuje jednak uregulowań prawnych dotyczących zasad ich opracowywania i sposobu eksponowania na terenie stacji pasażerskiej. Problem uregulowania form wsparcia dotyczy również osób z upośledzeniem słuchu i możliwości porozumiewania się z nimi językiem migowym.

Dworce kolejowe poza siecią TEN-T w bardzo różnym stopniu uwzględniają potrzeby OzN i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ich przebudowa koncentruje się na zapewnieniu dostępu zgodnie z zasadami określonymi w TSI-PRM, co jest warunkiem dopuszczenia do eksploatacji. Niezależnie od źródeł finansowania budowy lub przebudowy dworców kolejowych, stacji i przystanków osobowych czy ich położenia na konkretnej linii kolejowej w tych obiektach, podobnie jak we wszystkich obiektach użyteczności publicznej,

nie mogą być naruszane przepisy Prawa budowlanego. To oznacza, że te obiekty nie powinny mieć barier technicznych i architektonicznych ograniczających ich dostępność.

Dostosowanie taboru kolejowego również odbywa się na podstawie TSI-PRM. Dotyczy to zarówno zakupów nowego, jak i modernizacji istniejącego taboru, który w większości nie jest przypisany do konkretnej linii kolejowej. W bardzo wielu przypadkach przewozy są związane z jazdą zarówno po sieci TEN-T, jak i sieci nienależącej do tego systemu, co sprawia, że tabor musi spełniać wymagania TSI-PRM. Realizowane w ostatnich latach inwestycje taborowe pozwoliły na zwiększanie udziału pojazdów dostępnych dla OzN oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób poruszających się na wózkach.

Pomimo to eksploatowany obecnie tabor przewoźników kolejowych nie jest jeszcze w pełni dostosowany do tych potrzeb. Dlatego ta grupa podróżnych, a w szczególności podróżni poruszający się na wózkach, jest zmuszona do korzystania z pomocy personelu pokładowego przewoźników lub zarządcy stacji. Ułatwieniem na stronie internetowej przewoźnika realizującego przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe o charakterze użyteczności publicznej na zlecenie Ministra jest możliwość wskazania wyłącznie połączeń z wagonami przystosowanymi do przewozu OzN.

Zgodnie z oceną dostępności transportu kolejowego dla OzN oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się zawartą w Krajowym Planie Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI PRM) odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla OzN i osób o ograniczonej możliwości poruszania się z 2017 r. można stwierdzić, że na skutek podejmowanych działań inwestycyjnych systematycznie wzrasta dostępność obiektów infrastruktury pasażerskiej i taboru przewozowego. Sytuacja w zakresie dostępności oferty dla OzN i osób o ograniczonej możliwości poruszania się jest na bieżąco monitorowana.

2.5. Ochrona środowiska

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie jest dokumentem inwestycyjnym, w związku z tym nie jest wymagana szczegółowa ocena oddziaływania inwestycji na środowisko.

Niemniej jednak rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nakłada obligatoryjne wykonanie pewnych przepisów dotyczących ochrony środowiska

w zakresie pożądanego standardu usług przewozowych. Za najważniejsze kwestie należy przyjąć ogólne oddziaływanie transportu w zakresie obciążeń środowiska, w szczególności ochronę przed hałasem, a także przeciwdziałanie trwałym zmianom klimatu w postaci globalnego ocieplenia.

Ochrona środowiska w segmencie przewozów zleczanych operatorom na podstawie planu transportowego jest realizowana przez inwestycje w zakresie taboru obsługującego międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Wraz z modernizacją taboru kolejowego zostały wycofane wagony z toaletami z otwartym obiegiem, co pozytywnie wpłynęło na stan środowiska, w szczególności na terenach chronionych. Zmodernizowane toalety zużywają również znacznie mniej wody.

Przeciwdziałanie jednemu z podstawowych problemów funkcjonowania kolei w postaci hałasu jest realizowane zarówno przez działania infrastrukturalne w postaci modernizacji linii kolejowych, jak również przez modernizację lub zakup taboru kolejowego o nowszych konstrukcjach, który spełnia najnowsze regulacje z zakresu prawa unijnego (m.in. TSI Hałas). Niższy poziom hałasu dotyczy zarówno otoczenia linii kolejowych, jak również przestrzeni pasażerskiej wewnątrz wagonów.

Pozytywnymi działaniami w kwestii przeciwdziałania zmianom klimatu w zakresie globalnego ocieplenia są też wszelkie działania mające na celu przesunięcia modalne między transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, prowadzące do zwiększenia liczby pasażerów na kolei. Wyższy udział kolei w przewozach pasażerskich w sposób globalny przyczynia się do ograniczenia negatywnego efektu oddziaływania transportu na środowisko. Działania te mogą być wzmacniane przez kampanie społeczne zachęcające do korzystania z kolei i promujące kolej jako szybki, wygodny i nowoczesny środek transportu prowadzone w przestrzeni medialnej zarówno przez organizatora przewozów, jak i przewoźników.

3. Uwarunkowania zewnętrzne kształtujące założenia nowego planu transportowego

3.1. Zmiany legislacyjne i ich wpływ na funkcjonowanie rynku przewozów

Zasady organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w ramach publicznego transportu zbiorowego (w tym tryb zawierania umów z tym związanych) regulują zarówno przepisy ustawy PTZ, jak i rozporządzenia 1370/2007.

W wyniku wprowadzenia tzw. IV pakietu kolejowego⁶⁾, pakietu sześciu rozporządzeń i dyrektyw unijnych, w tym zmian do rozporządzenia 1370/2007, wzmocniono wymogi w zakresie przetargowego (konkurencyjnego) trybu zawierania umów o świadczenie usług publicznych. Zmiany wprowadzono na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/2338”, i obejmują one m.in. kwestię trybu zawierania umów dotyczących świadczenia usług publicznych wraz ze wskazaniem odpowiednich okresów przejściowych.

Zgodnie ze znowelizowanym art. 8 ust. 2 (ii) rozporządzenia 1370/2007 przepisy art. 5 tego rozporządzenia (w których za podstawową zasadę należałoby uznać zawieranie umów po przeprowadzeniu procedury konkurencyjnej) mają zastosowanie do usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego od dnia 3 grudnia 2019 r., przy czym umowy zawarte między 3 grudnia 2019 r. a 24 grudnia 2023 r. mogą obowiązywać maksymalnie przez 10 lat. Zatem zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007 ostateczną datą, do której mogłaby obowiązywać umowa o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zawarta bezpośrednio po dniu 2 grudnia 2019 r., powinien być dzień 24 grudnia 2033 r. Natomiast w Polsce będzie to dzień 14 grudnia 2030 r. z uwagi na termin wygaśnięcia umowy ramowej.

Przy organizowaniu przetargów na świadczenie usług publicznych w kolejowych przewozach pasażerskich organizator powinien uwzględnić konieczność zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego stosownie do art. 5a ust. 1 i 2 rozporządzenia 1370/2007. Jednocześnie, wypełniając wymogi w zakresie trybu powierzania umów o świadczenie usług publicznych w kolejowych przewozach

⁶⁾ W skład IV pakietu kolejowego wchodzi następujące rozporządzenia i dyrektywy: rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 1), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 25.05.2016, str. 44, z późn. zm.), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1) oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2337 z dnia 14 grudnia 2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 20).

pasażerskich, organizator działa z uwzględnieniem zasad określonych w art. 5a rozporządzenia 1370/2007.

Procedury konkurencyjne jako podstawa wyboru operatorów kolejowych (po wygaśnięciu wcześniejszych umów) i odchodzenie od bezpośredniego powierzenia (w szczególnych sytuacjach określonych w art. 5 rozporządzenia 1370/2007) są niewątpliwie dużym wyzwaniem organizacyjnym dla jednostek zapewniających w Polsce publiczny transport zbiorowy. Dotyczy to zwłaszcza organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, biorąc pod uwagę krajowy zasięg przewozów (skala zamówienia). Założone zadania dla organizatorów dotyczą przede wszystkim samej organizacji konkurencyjnej procedury przetargowej, wyboru operatorów, zawierania oraz realizacji umów o świadczenie usług publicznych. Już sam proces przetargowy jest zadaniem skomplikowanym i wieloetapowym.

Postępowania o udzielenie zamówienia muszą być bowiem przygotowane w taki sposób, aby tworzyć warunki w możliwie jak największym stopniu sprzyjające efektywnej konkurencji. Dlatego zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych powinny być udzielane w drodze sprawiedliwej, otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej, czyli zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 1370/2007. Najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia przepisy unijne wskazują na obowiązek opublikowania ogłoszenia przez organizatora. Ponadto planowanie przetargu wymaga również uwzględnienia tzw. fazy mobilizacji, podczas której podmiot świadczący usługi publiczne przygotowuje się do rozpoczęcia przewozów (np. mobilizacja zasobów), co wydłuża proces kontraktowania nowej umowy.

Z drugiej strony, zadaniem organizatora powinno być zapewnienie dostępu do usług publicznych w sposób ciągły (nieprzerwany) i wybór operatora, który zapewni najkorzystniejsze warunki świadczenia usługi przewozowej, w tym spełniające oczekiwania pasażerów transportu publicznego. Dla pasażera znaczenie ma przede wszystkim jakość oferty przewozowej, za którą jest odpowiedzialny organizator przewozów, a konkretny operator, który ją realizuje, prowadząc przewozy zlecone w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Obowiązująca umowa ramowa została zawarta na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 14 grudnia 2030 r. Zgodnie z powyższymi przepisami oznacza to, że od rozkładu jazdy

2030/2031 usługi będą świadczone przez jednego operatora lub kilku operatorów wybranych w trybie konkurencyjnym.

Proces otwierania rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję wymaga przygotowania i zaangażowania nie tylko po stronie organizatorów publicznego transportu zbiorowego, ale również po stronie podmiotów potencjalnie mogących świadczyć usługę jako operatorzy. Powinni oni bowiem przebudować swój model biznesowy i dostosować go do rywalizacji o rynek, tj. o możliwość świadczenia usługi i ugruntowania swojej pozycji na zasadach wyboru operatorów kolejowych przewozów pasażerskich w trybie konkurencyjnym.

Mimo tych wyzwań liberalizacja rynku kolejowych przewozów pasażerskich powinna być postrzegana jako proces pozytywny, biorąc pod uwagę doświadczenia innych krajów Unii Europejskiej. Jest to element niezbędny do podnoszenia jakości usług, efektywności operacyjnej i przede wszystkim rozszerzenia oferty przewozowej dla pasażerów, co powinno być podstawowym celem z punktu widzenia potrzeb społecznych i gospodarczych naszego kraju. W sytuacji konfrontacji z nowymi podmiotami na rynku dotychczasowi operatorzy wykonujący przewozy w ramach bezpośredniego powierzenia będą lepiej reagować na zmieniające się potrzeby klientów oraz wymogi organizatorów finansujących usługi przewozowe.

Doświadczenia europejskie jednoznacznie potwierdzają, że liberalizacja rynku przewozów kolejowych i konkurencyjne kontraktowanie umów o świadczenie usług publicznych przyczyniają się do poprawy efektywności i jakości usług:

- w Niemczech przetargi na przewozy regionalne doprowadziły do obniżenia kosztów jednostkowych o kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt procent, co umożliwiło rozszerzenie oferty przewozowej bez konieczności zwiększania nakładów publicznych,
- w Szwecji konkurencja o rynek i rozliczenia netto przyczyniły się do stabilności finansowej systemu i zwiększenia liczby pasażerów,
- we Francji pierwszy przetarg przeprowadzony w regionie Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże umożliwił wejście nowego operatora, zwiększenie konkurencyjności i rozszerzenie siatki połączeń,
- w Norwegii otwarte przetargi organizowane przez Jernbanedirektoratet poprawiły efektywność kosztową i doprowadziły do wzrostu liczby połączeń,

- w Czechach, które są jednym z liderów w Europie Środkowej w zakresie organizacji konkurencyjnych przetargów, wzrasta efektywność środków publicznych wydawanych na transport kolejowy zarówno regionalny, jak i dalekobieżny.

Wskazane powyżej przykłady dowodzą, że właściwie zaprojektowana liberalizacja rynku kolejowych przewozów pasażerskich sprzyja zmniejszeniu nakładów publicznych w zakresie rekompensaty przyznanej w związku ze świadczeniem przewozów o charakterze usług publicznych. Przyczynia się również do poprawy jakości usług, zwiększenia podaży (oferty przewozowej) oraz wzrostu liczby pasażerów, co bezpośrednio przekłada się na większy udział kolei w podziale modalnym transportu. Takie efekty są zbieżne z podstawowym założeniem unijnej polityki transportowej, zakładającym przeniesienie potoków pasażerskich z mniej przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu na kolej.

Konkurencyjne kontraktowanie usług publicznych będzie stanowiło narzędzie dla organizatora do określenia wielkości i weryfikacji efektywności dotacji. Na bazie doświadczeń zagranicznych dotyczących procesów liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich można stwierdzić, że efektywność ekonomiczna powinna prowadzić do spadku rekompensaty lub realizacji bardziej rozbudowanej oferty przewozowej w ramach tych samych środków finansowych.

Ponadto zakłada się, że konkurencja i odpowiednie sformatowanie pakietów w konkurencyjnej procedurze wyboru operatora będą ułatwiać wybór nowych operatorów, co pozwoli budować rynek podmiotów mogących świadczyć usługi jako operatorzy w kolejowych przewozach międzynarodowych i międzywojewódzkich. Udział różnych podmiotów w przetargach to również szansa na różnorodność ofert i innowacyjność w zakresie obsługi klientów, w tym w zakresie usługi gastronomicznej, dostępności Internetu na pokładzie pociągu, programów lojalnościowych lub innych instrumentów marketingowych. Z perspektywy świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej ważne jest, aby zamawiający nie funkcjonował pod nadmierną presją ze strony operatora w zakresie oczekiwanych warunków kosztowych realizacji usługi.

Okres od 2031 r. do 2034 r. będzie swoistym pilotażem nie tylko dla funkcjonowania w Polsce nowego modelu prawnego w zakresie organizowania kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, ale także ze względu na dużą zmienność parametrów infrastruktury, w tym modernizację linii średnicowej w Warszawie oraz

oddawanie pierwszych odcinków linii KDP i związaną z tym przebudowę węzłów komunikacyjnych wrocławskiego i poznańskiego.

Niezależnie od doświadczeń międzynarodowych dla Polski liberalizacja rynku kolejowych przewozów pasażerskich oznacza wyzwania związane z jednej strony z potrzebą takiego sformatowania pakietów przetargowych, aby były atrakcyjne dla ubiegających się o nie podmiotów, a z drugiej strony aby ich liczba umożliwia realną konkurencję (kilku oferentów ubiegających się o pakiet, co powinno przekładać się na stabilne funkcjonowanie kilku operatorów na rynku). Równocześnie wymaga to integracji rozkładów jazdy połączeń dalekobieżnych i regionalnych oraz wprowadzenia mechanizmów taryfowych ułatwiających podróże w sytuacji funkcjonowania wielu operatorów i przewoźników. W przewozach międzynarodowych szczególne znaczenie ma natomiast koordynacja kontaktów z państwami sąsiednimi, aby oferta była spójna, stabilna i atrakcyjna dla pasażerów podróżujących transgranicznie.

Podsumowując, należy stwierdzić na podstawie doświadczeń innych krajów, że nowe podmioty na rynku nie wypierają podmiotów dotychczasowych, ale mobilizują je do poprawy efektywności. Rezultatem są wymierne korzyści zarówno dla pasażerów, jak i budżetów publicznych. Konkurencja ze strony otoczenia rynkowego sprawia, że operatorzy są w stanie świadczyć swoje usługi na wyższym poziomie i w sposób bardziej efektywny ekonomicznie. Ponadto zróżnicowana oferta wielu operatorów i przewoźników konkurujących między sobą pozwala kolei realnie rywalizować z lepszej pozycji konkurencyjnej o pasażerów podróżujących transportem drogowym i lotniczym.

Dlatego też zmiany legislacyjne wprowadzone w ramach tzw. IV pakietu kolejowego, w odniesieniu do uznania procedury konkurencyjnej (przetargu) jako zasadniczej formuły dla kontraktowania umów o świadczenie kolejowych przewozów pasażerskich, należy uznać za działanie pozytywne z punktu widzenia oczekiwań pasażerów i finansów publicznych pomimo wyzwań, jakie niesie ze sobą proces konkurencyjnego wyboru operatora dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Oprócz zmian wynikających z rozbudowy sieci kolejowej i tych uwarunkowanych rozporządzeniem 1370/2007 po 2030 r. zmieni się sposób alokacji zdolności przepustowej

infrastruktury kolejowej⁷⁾. Planowane zmiany umożliwią państwom członkowskim wydawanie wiążących wytycznych, nakładających na zarządców infrastruktury obowiązek wdrożenia określonych rodzajów rozkładów jazdy (takich jak zintegrowany cykliczny rozkład jazdy), rezerwowania minimalnych wolumenów przepustowości dla określonych rodzajów ruchu (towarowego, pasażerskiego dalekobieżnego, pasażerskiego aglomeracyjnego i regionalnego), planowania przepustowości na określonych liniach i węzłach, ustalenia krajowych kryteriów podziału przepustowości i krajowych kryteriów formalnego rozwiązywania konfliktów o przepustowość.

3.2. Planowane zmiany w stanie infrastruktury kolejowej

Infrastruktura kolejowa jest istotnym elementem warunkującym zakres i jakość oferty przewozowej połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych organizowanych przez Ministra. Sieć kolejowa jest stopniowo rozwijana przez zarządcę infrastruktury kolejowej tak, aby coraz lepiej spełniać rosnące zapotrzebowanie rynku na przewozy pasażerskie i towarowe. Zasadniczy wpływ na proces planowania zmian sieci kolejowej mają w szczególności prognozy rozwoju pasażerskich przewozów dalekobieżnych. Ze szczególną uwagą są uwzględniane oczekiwania organizatorów przewozów, przewoźników, których celem jest możliwie najpełniejsze zaspokojenie zidentyfikowanych potrzeb przewozowych potencjalnych podróżnych.

Do 2030 r. w polskiej sieci kolejowej będzie realizowany szereg infrastrukturalnych projektów inwestycyjnych, które pozwolą na maksymalizację efektów dla pasażerów w postaci

⁷⁾ Nowy akt prawny – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1184 z dnia 20 maja 2026 r. w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 913/2010 (Dz. Urz. UE L 2026/1184 z 10.06.2026) umożliwi państwom członkowskim wydawanie wiążących wytycznych, nakładających na zarządców infrastruktury obowiązek wdrożenia określonych rodzajów rozkładów jazdy (takich jak zintegrowany cykliczny rozkład jazdy), rezerwowania minimalnych wolumenów przepustowości dla określonych rodzajów ruchu (ruchu towarowego, ruchu pasażerskiego dalekobieżnego, ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego i regionalnego), preplanowania przepustowości na określonych liniach i węzłach, ustalenia krajowych kryteriów podziału przepustowości i krajowych kryteriów formalnego rozwiązywania konfliktów o przepustowość. Zarządcy infrastruktury będą musieli planować swoją działalność na podstawie strategicznych dokumentów – tzw. strategii przepustowości określających ogólnie plany zarządcy w zakresie akomodacji rozwoju popytu i podaży przepustowości, modelu przepustowości wskazującego podział dostępnej przepustowości na segmenty rynku. Ponadto zarządcy opracują tzw. plany podaży przepustowości, określające trasy predefiniowane i dzielące przepustowość na tę podlegającą i niepodlegającą alokacji. Rozporządzenie w sprawie alokacji przepustowości kolejowej będzie wprowadzało możliwość określenia tras predefiniowanych składających się na określony model rozkładu jazdy i zastrzeżenia przepustowości dla przewozów wykonywanych w ramach umów ramowych. Akt prawny będzie skutecznym narzędziem dla państwa i zarządcy infrastruktury do kreowania schematu oferty kolejowej poprzez zintegrowane cykliczne rozkłady jazdy.

krótszych czasów przejazdu i możliwości uruchomienia większej liczby połączeń. Zgodnie z deklaracjami PLK SA do tego czasu powinno zostać zrealizowanych co najmniej 90 projektów mających wpływ na kształt i parametry sieci kolejowej.

Najważniejsze inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2030 r. przedstawia Tabela 11, natomiast Tabela 12 prezentuje wybrane inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2035 r. Obie grupy inwestycji będą mieć istotny wpływ na kształt oferty połączeń organizowanych na podstawie niniejszego planu. Ich realizacja przyczyni się do skrócenia czasów przejazdów oraz poprawy przepustowości, a w efekcie do poprawy jakości oferty przewozowej i wzrostu przewozów.

Tabela 11. Najważniejsze inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2030 r.

Nr linii	Odcinek	Projekt	Docelowe parametry
1, 139	Będzin – Katowice Piotrowice	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice	4 tory Będzin – Katowice Ligota, V = 140 km/h
3	Poznań Górczyn – Zbąszynek	Prace na linii kolejowej nr 3 na odcinku Poznań Górczyn – Zbąszynek	V = 160 km/h
4	Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) do prędkości 250 km/h	V = 250 km/h
7	Warszawa Wawer – Otwock	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap IIb (Wawer – Otwock)	4 tory Warszawa Wawer – Otwock, V = 160 km/h
8	Skarżysko-Kamienna – Tumlin	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów, etap I: odcinek Skarżysko-Kamienna – Tumlin	V = 120 km/h
8	Sitkówka Nowiny – Kozłów	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów, etap II: odcinek Sitkówka Nowiny – Kozłów	V = 140 km/h
8	Tunel – Kraków Główny	Poprawa infrastruktury linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny na odcinku Tunel – Kraków	V = 120 km/h

16	Łęczyca – Kutno	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	V = 160 km/h
24	Piotrków Trybunalski – Bełchatów	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa	Elektryfikacja, V = 160 km/h
30	Łuków – Lublin Północny	Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin	Elektryfikacja, V = 120 km/h
38	Ełk – Korsze	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko wraz z elektryfikacją – faza II oraz prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Giżycko – Korsze	V = 160 km/h, elektryfikacja
38	Białystok – Ełk	Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Ełk, faza II (odcinek LK 38 Białystok – Ełk)	2 tory, V = 200 km/h
49	Śniadowo – Łomża	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	V = 120 km/h
69	Rejowiec – Zamość Szopinek	Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada	Elektryfikacja, V = 120 km/h
93, 150	Zabrzeg – granica państwa	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa)	V = 160 km/h
104	Chabówka – Mszana Dolna, Limanowa – Nowy Sącz	Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odcinku Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Kłęczany – Nowy Sącz	Elektryfikacja, V = 120 km/h
108, 638	Jasło – Nowy Zagórz	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie	V = 120 km/h
181	Kępno – Oleśnica	Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją	Elektryfikacja, V = 160 km/h

190	Bielsko-Biała – Golezów	Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	Elektryfikacja, V = 70–100 km/h
201	Maksymilianowo – Gdynia	Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna oraz prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia	2 tory, elektryfikacja, V = 160 km/h
202	Gdynia Główna – Słupsk	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – faza II	4 tory Gdynia Główna – Wejherowo, 2 tory Wejherowo – Słupsk, V = 160–200 km/h
229	Glinisz – Kartuzy	Prace na odcinku Glinisz – Kartuzy – faza II	V = 120 km/h, elektryfikacja linii
273	Głogów – Rzepin	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin	V = 140 km/h
273	Grabiszyn – Głogów	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa)	V = 160 km/h
353	Toruń Wschodni – Toruń Główny	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BiT City II	V = 120 km/h
354	Oborniki Wielkopolskie Most – Oborniki Wielkopolskie	Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wielkopolskie Most do stacji Oborniki Wielkopolskie	2 tory, V = 120 km/h
363	Skwierzyna – Międzychód	Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód	V = 120 km/h
368	Międzychód – Szamotuły	Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły	V = 120 km/h

408, 409	Szczecin Główny – granica państwa	Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce – granica państwa – roboty budowlane	2 tory, elektryfikacja, V = 160 km/h
–	Bełchatów – Chorzew Siemkowice	budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131	Elektryfikacja, V = 160 km/h
–	Chorzew Siemkowice – Wieluń	Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową nr 181 (Wieluń)	Elektryfikacja, V = 160 km/h
104, 622, 623, 627 i 628	Podłęże – Limanowa Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna – Chabówka	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna i modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – etap II (pozostałe prace na LK 104 oraz budowa nowej linii Podłęże – Tymbark)	2 tory, elektryfikacja V = 120–160 km/h
550, 551, 552, 554	Łódź Fabryczna – Łódź Żabieniec i Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna – Łódź Żabieniec –faza II	V = 100 km/h, elektryfikacja

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych PLK SA

Tabela 12. Wybrane inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2035 r.

Nr linii	Odcinek	Projekt	Docelowe parametry
1, 2	Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap II	V = 80 km/h
8	Tumlin – Sitkówka Nowiny	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów, etap III: odcinek Tumlin – Sitkówka Nowiny	V = 120 km/h
9	Tczew – Pruszcz Gdański	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia, etap I: Tczew – Pruszcz Gdański	4 tory, Pszczółki – Pruszcz Gdański, V = 200 km/h
39, 41, 51	Ełk – granica państwa	Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II odcinek Ełk – granica państwa	V = 250 km/h

139	Katowice Piotrowice – Tychy	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odcinku Katowice Piotrowice – Tychy – roboty budowlane	4 tory, V = 160 km/h
277	Wrocław Brochów – Jelcz-Laskowice	Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	2 tory, V = 160 km/h

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych PLK SA

Równolegle z inwestycjami prowadzonymi i nadzorowanymi przez PLK SA w Polsce będą realizowane roboty budowlane prowadzone na zlecenie Portu Polska Sp. z o.o. związane z budową linii KDP. Budowa linii KDP Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Sieradz – Poznań i Sieradz – Wrocław wpłynie na istotne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy tymi miastami. Zakończenie inwestycji jest planowane etapami. W 2032 r. ma być gotowy pierwszy odcinek między Warszawą a Łodzią przez nowe lotnisko krajowe. Cała linia z Warszawy do Poznania i Wrocławia ma zostać oddana do użytku w 2035 r.

Oddanie do eksploatacji pierwszej linii KDP w Polsce będzie miało duży wpływ na kształt sieci kolejowej i oferty połączeń organizowanych przez Ministra. Uruchomienie przewozów z wykorzystaniem nowej infrastruktury będzie wymagało inwestycji taborowych związanych ze zmianą systemu zasilania na prąd zmienny czy też planowanymi prędkościami maksymalnymi oraz modyfikacji sieci połączeń uruchamianych na podstawie niniejszego planu tak, aby maksymalnie wykorzystać parametry nowych linii kolejowych.

Efektem zrealizowanych prac wskazanych powyżej będzie możliwość kształtowania bardziej atrakcyjnej oferty przewozowej. Dzięki pracom w aglomeracjach będzie możliwa większa separacja ruchu dalekobieżnego od aglomeracyjnego, a w efekcie zmniejszenie uzależnienia zmian w ruchu aglomeracyjnym od zakłóceń na sieci kolejowej, których skutki są szczególnie odczuwalne w połączeniach międzywojewódzkich i międzynarodowych. Ponadto w przyszłości zmodernizowana i zelektryfikowana linia nr 203 pozwoli na utworzenie nowego ciągu komunikacyjnego między Niemcami, Polską a państwami bałtyckimi. Prace związane z modernizacjami linii kolejowych pozwolą na tworzenie nowych korytarzy transportowych w ruchu krajowym i międzynarodowym, odtwarzanie połączeń kolejowych, podnoszenie prędkości pociągów i osiągnięcie historycznie najkrótszych czasów przejazdów.

Budowa nowych linii kolejowych z jednej strony będzie miała wpływ na zwiększenie dostępności do kolei obszarów, które dotychczas nie miały dostępu do transportu kolejowego, z drugiej strony pozwoli na istotne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ośrodkami, których dotychczasowy układ sieci kolejowej wymuszał jazdę dłuższą trasą, z wydłużonym czasem przejazdu. Największe korzyści w postaci skrócenia czasu przejazdu w wyniku budowy nowych linii kolejowych przewiduje się na trasach Warszawa – Wrocław, Kraków – Nowy Sącz czy Kraków – Zakopane.

Prace infrastrukturalne, niezależnie od tego, czy są związane z budową nowej czy modernizacją istniejącej infrastruktury, powinny poprawić dostępność do oferty połączeń kolejowych. Dlatego infrastruktura kolejowa powinna korespondować z siecią osadniczą kraju, obiekty obsługi podróżnych powinny spełniać standardy pod względem długości peronów oraz urządzeń obsługi podróżnych, w tym standardy dla OzN. Układy torowe powinny umożliwiać elastyczne prowadzenie ruchu, tworząc warunki dla stałego rozwoju oferty pasażerskiej, w tym dalekobieżnej.

3.3. Modernizacja i zakup taboru kolejowego

Dostępność taboru jest kluczowym elementem pozwalającym na stabilną realizację oferty przewozowej zarówno w dni o stabilnym popycie, jak i w okresie szczytów przewozowych, kiedy zapotrzebowanie na przejazdy dynamicznie wzrasta.

Według danych PKP Intercity S.A. (na dzień 14.11.2025 r.), aktualnego operatora realizującego przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe na terenie Polski, spółka ma do dyspozycji 86 elektrycznych zespołów trakcyjnych i 16 spalinowych zespołów trakcyjnych. Do realizacji pracy eksploatacyjnej pociągów zestawionych ze składów wagonowych operator ma do dyspozycji 1958 wagonów (w tym 203 wagony przystosowane do przewozu OzN), 311 lokomotyw elektrycznych i 61 lokomotyw spalinowych. Należy zaznaczyć, że podane liczby dotyczą całego ilostanu rozporządzalnego spółki. Oznacza to, że z podanej puli taboru są realizowane przewozy zarówno w segmencie PSO, jak i komercyjnym, a także praca manewrowa. Do obsługi połączeń zaplanowanych w rozkładzie jazdy 2024/2025 operator realizujący przewozy potrzebował ok. 1100 wagonów oraz ok. 80 elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych.

W latach 2012–2025 dzięki dofinansowaniu ze środków europejskich tabor wykorzystywany do realizacji przewozów międzywojewódzkich przeszedł istotne przemiany oraz dokonano zakupu nowych składów. Dofinansowanie unijne w wysokości blisko 5 mld zł

umożliwiło wprowadzenie do ruchu 826 nowych i zmodernizowanych wagonów, 40 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 139 nowych i zmodernizowanych lokomotyw. Te inwestycje pozwoliły na standaryzację zestawień pociągów i wzrost przewidywalności poziomu świadczonych usług.

Operator realizujący przewozy na podstawie obecnej umowy ramowej jest także w trakcie realizacji projektów inwestycyjnych, które w perspektywie 2030 r. powinny wpłynąć na zwiększenie dostępności taboru na rynku. Do listopada 2025 r. zakontraktowano zakup co najmniej 63 (z prawem opcji maksymalnie 95) lokomotyw wielosystemowych przystosowanych do prędkości 200 km/h, co najmniej 300 (z prawem opcji maksymalnie 450) różnego rodzaju wagonów o prędkości maksymalnej 200 km/h, 35 spalinowo-elektrycznych zespołów trakcyjnych. W listopadzie 2025 r. zakontraktowano także zakup co najmniej 42 (z prawem opcji maksymalnie 72) dwusystemowych piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych przystosowanych także do prędkości 200 km/h. Ich dostawy powinny zostać zrealizowane do 2032 r.

Niezależnie od funkcjonowania obecnego operatora w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na rynku krajowym i europejskim działają podmioty sprzedające, wynajmujące czy oddające w leasing tabor kolejowy, umożliwiające pozyskanie taboru w szybki sposób przy mniejszych barierach wejścia i niższym ryzyku inwestycyjnym. Na rynku funkcjonują także przewoźnicy posiadający własny tabor, który również mógłby być wykorzystywany do realizacji połączeń na podstawie planu.

W ramach wzajemnych uzgodnień między operatorami będzie możliwe także wykorzystanie wagonów zagranicznych kursujących w obiegach pociągów międzynarodowych pod warunkiem spełnienia minimalnych wymagań w zakresie jakości i standardu wyposażenia w celu zapewnienia spójności najwyższej jakości usług.

3.4. Prognozowane zmiany demograficzne i makroekonomiczne

Polska znajdzie się w okresie przemian demograficznych, które będą miały istotny wpływ na strukturę społeczną, a tym samym na gospodarkę. Prognozy GUS⁸⁾ wskazują, że w latach 2025–2035 nastąpi kontynuacja negatywnych trendów obserwowanych od początku 2020 r., czyli spadek liczby ludności i starzenie się społeczeństwa.

⁸⁾ „Prognoza ludności na lata 2023–2060” GUS.

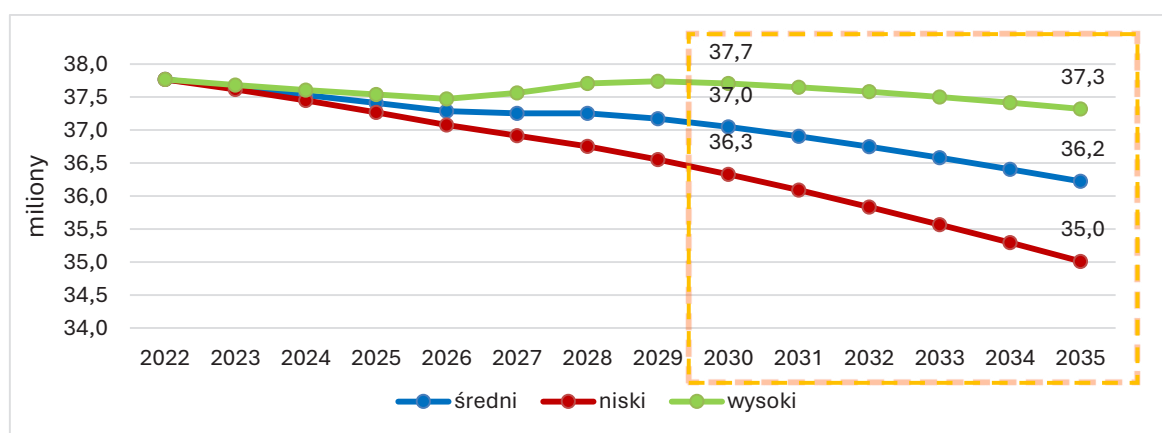
Według danych GUS liczba ludności Polski w 2025 r. wyniosła 37,3 mln osób i może zmniejszyć się do poziomu około 37,0 mln osób w roku 2030, a następnie do 36,2 mln osób do roku 2035. Oznacza to spadek o 1,2 mln mieszkańców w ciągu dekady, co jest konsekwencją utrzymującego się ujemnego przyrostu naturalnego, który dotyczy wszystkich województw.

Prognoza ludności GUS została opracowana w trzech scenariuszach:

- niski – wariant z najniższym współczynnikiem dzietności, najkrótszym trwaniem życia i ujemnym saldem migracji,
- średni – wariant ze średnim współczynnikiem dzietności, średnim trwaniem życia i umiarkowanie dodatnim saldem migracji (średnim),
- wysoki – wariant z najwyższym współczynnikiem dzietności, najdłuższym trwaniem życia i najwyższym saldem migracji.

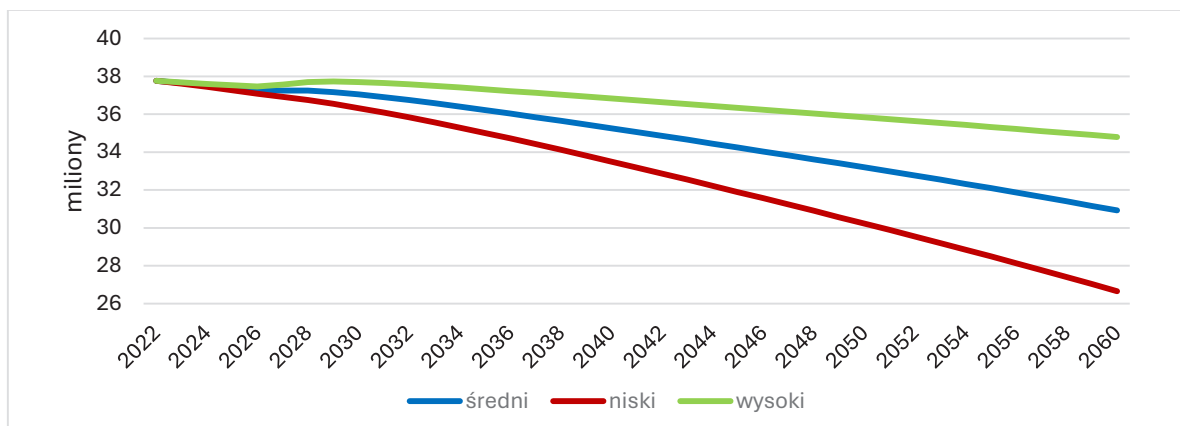
Saldo migracji jest różnicą pomiędzy imigracją (liczbą migracji z zagranicy) a emigracją (liczbą migracji za granicę).

W wariantcie wysokim dla roku 2030 jest prognozowany niewielki wzrost liczby ludności w stosunku do roku 2025, jednak w perspektywie do 2035 r. jest przewidywany spadek do poziomu 37,3 mln. Z kolei w wariantcie niskim dla 2030 r. jest prognozowany spadek do poziomu 36,3 mln, a w 2035 r. do poziomu 35,0 mln. Prognozowaną liczbę ludności w latach 2023–2035 według trzech scenariuszy przedstawia Rys. 19. Co więcej, według danych GUS negatywne trendy będą się utrzymywać w kolejnych dekadach. Prognozowaną liczbę ludności w latach 2023–2060 według trzech scenariuszy przedstawia Rys. 20.



Rys. 19. Prognozowana liczba ludności w latach 2023–2035 według trzech scenariuszy

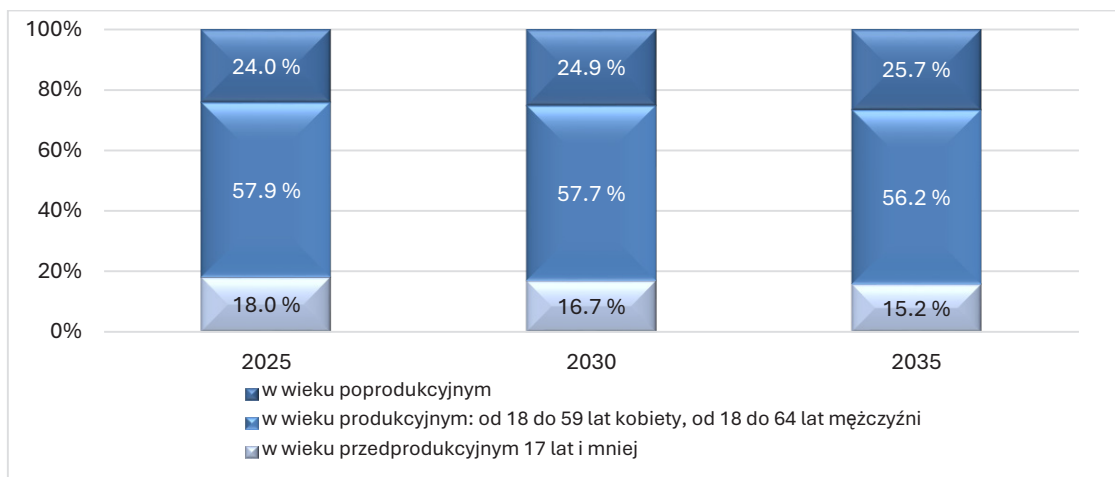
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS



Rys. 20. Prognozowana liczba ludności w latach 2023–2060 według trzech scenariuszy

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS

W 2025 r. osoby w wieku poprodukcyjnym (60 lat i więcej wśród kobiet, 65 lat i więcej wśród mężczyzn) będą stanowiły około 24 % ludności kraju, natomiast w 2035 r. odsetek ten wzrośnie do około 25,8 %. Równocześnie liczba osób w wieku produkcyjnym (od 18 do 59 lat dla kobiet i od 18 do 64 lat dla mężczyzn) będzie systematycznie malała – z około 21,7 mln w 2025 r. do około 20,9 mln w 2035 r. Prognozowaną wielkość ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2025–2035 przedstawia Rys. 21.



Rys. 21. Prognozowana wielkość ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2025–2035

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS

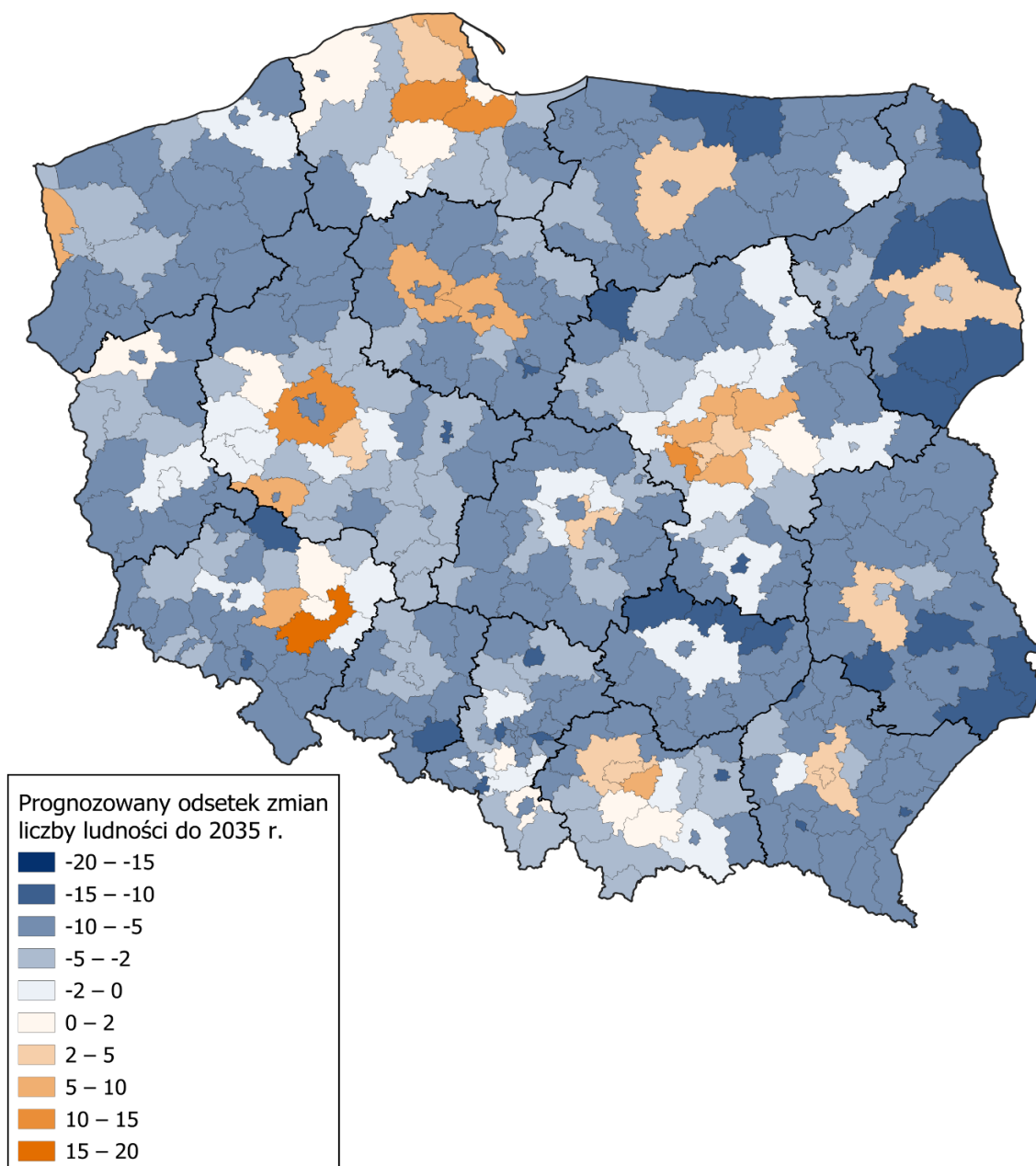
Powyżej opisywane zmiany będą rozłożone niejednorodnie przestrzennie. Największy spadek ludności wystąpi w województwach o najsłabszym przyroście naturalnym i ujemnym saldzie migracji wewnętrznej, takich jak śląskie, łódzkie czy lubelskie. Z kolei region

warszawski i niektóre duże aglomeracje mogą nadal notować wzrost liczby mieszkańców dzięki dodatniemu saldu migracji, głównie wewnętrznej i międzynarodowej. Założono, że w latach 2025–2035 saldo migracji będzie dodatnie i nieco złagodzi skutki ubytku naturalnego, choć nie odwróci trendu spadkowego całkowitej liczby ludności.

Zmieniająca się struktura demograficzna pociągnie za sobą poważne wyzwania dla gospodarki, w tym zmiany na rynku pracy. Malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym może wpłynąć na zmniejszenie liczby podróży obowiązkowych (o charakterze obowiązkowym, związanych przede wszystkim z pracą lub nauką). Z kolei wyludnianie się obszarów wiejskich i mniejszych miejscowości oraz rozrastanie się aglomeracji może prowadzić do zmian w kreowaniu oferty przewozowej transportu zbiorowego.

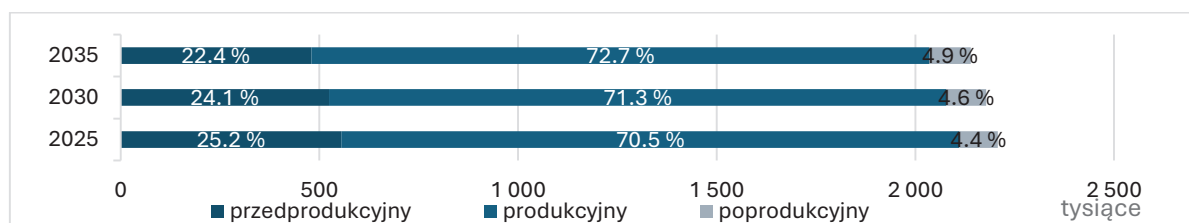
Rys. 22 przedstawia prognozowaną różnicę liczby ludności w powiatach między 2024 r. a 2035 r.

Dla pełnego obrazu sytuacji demograficznej w Polsce należy uwzględnić liczbę imigrantów, którzy również wpływają na łączną mobilność. W związku z aktualizacją i rozwojem Zintegrowanego Modelu Ruchu opracowano prognozę demograficzną, z uwzględnieniem liczby uchodźców, a także prognozę PKB i liczby miejsc pracy w podziale na gminy. Ekspercka metoda szacowania liczby ludności opracowana w 2023 r. bazuje m.in. na danych z Narodowego Spisu Powszechnego (2021), prognoz ludności GUS oraz danych z bazy PESEL (dane ze stanem na październik 2022 r.) o obywatelach Ukrainy. Oszacowano, że liczba imigrantów mieszkających w Polsce może sięgać ok. 2,2 mln. Rys. 23 przedstawia prognozę liczby imigrantów mieszkających w Polsce w podziale na ekonomiczne grupy wieku.



Rys. 22. Prognozowana różnica liczby ludności w powiatach między 2024 r. a 2035 r.

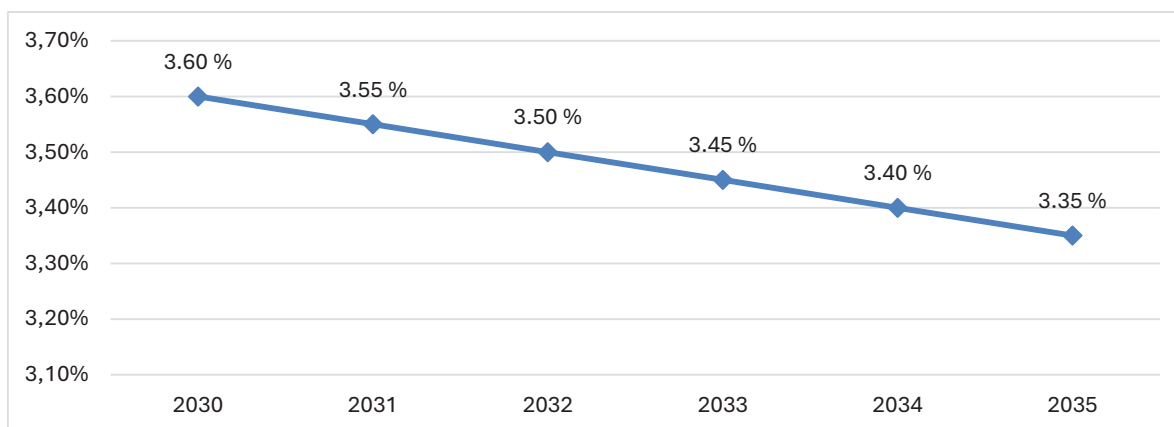
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych GUS



Rys. 23. Prognoza liczby imigrantów mieszkających w Polsce w podziale na ekonomiczne grupy wieku

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Po relatywnie trudnym okresie związanym z inflacją, napięciami geopolitycznymi i zaburzeniami łańcuchów dostaw Polska w 2024 r. weszła w fazę ożywienia gospodarczego. Według aktualnych projekcji Narodowego Banku Polskiego⁹⁾ wzrost PKB w 2030 r. osiągnie poziom ok. 3,6 % [r/r]. Prognozowane zmiany PKB r/r w latach 2030–2035 przedstawia Rys. 24.



Rys. 24. Prognozowane zmiany PKB r/r w latach 2030–2035

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

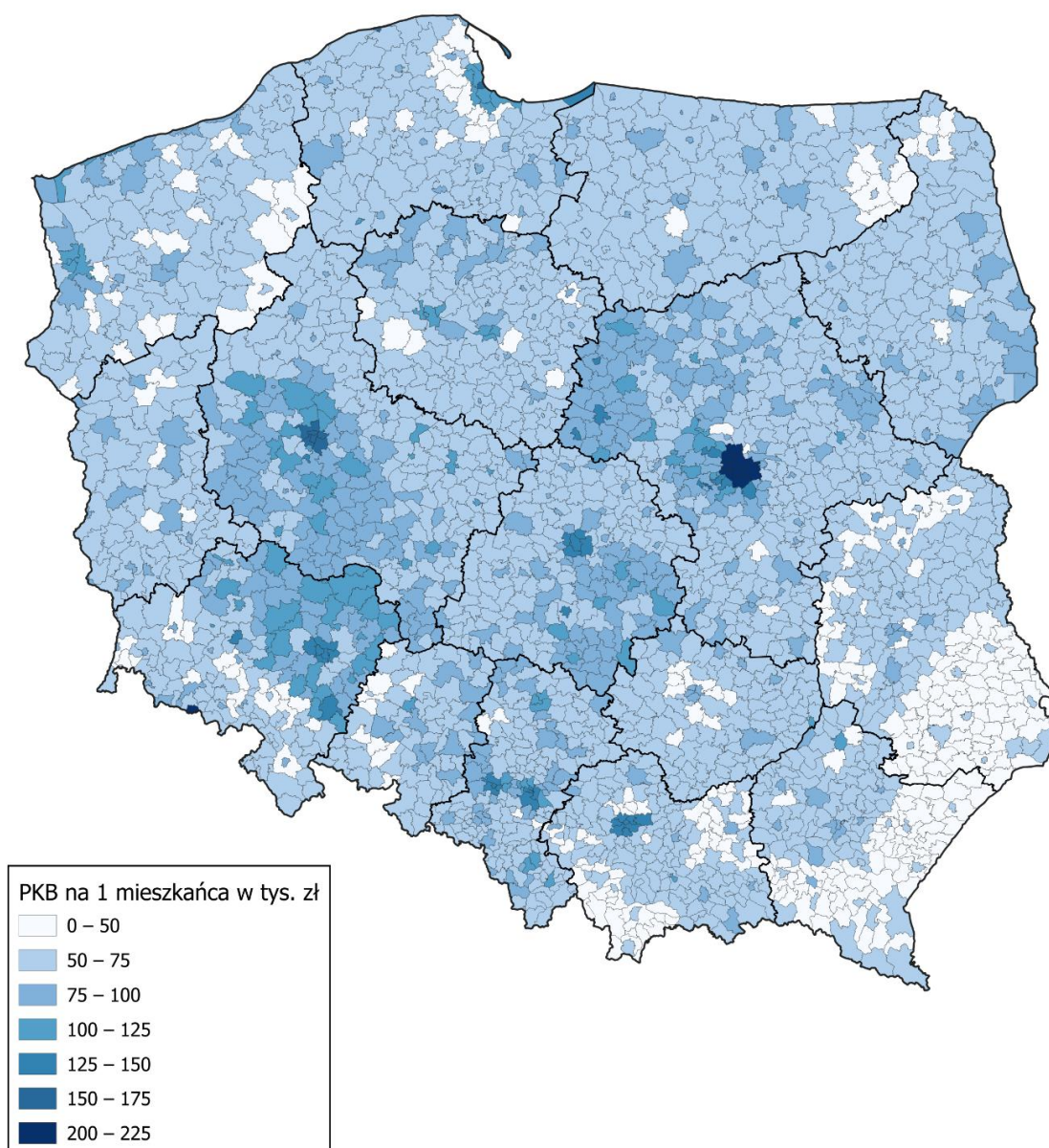
W nadchodzących latach polska gospodarka będzie się rozwijać w stabilnym, choć stopniowo malejącym tempie. W kolejnych latach prognozowane tempo wzrostu PKB może stopniowo spowalniać, choć nadal utrzyma się na dodatnim poziomie, szacowanym na 3–4 % rocznie. Na dynamikę wzrostu PKB w przyszłości wpływa szereg kluczowych czynników. Są to w szczególności inwestycje publiczne i prywatne, postęp technologiczny, innowacje, polityka gospodarcza i wiele innych. Ponadto fundamentalnym czynnikiem są kapitał ludzki, wydajność pracy i zdolności do tworzenia innowacji, a także sytuacja demograficzna, która w dłuższym okresie może wpłynąć na wyhamowanie wzrostu PKB (starzejące się społeczeństwo i niska dzietność).

W Polsce występują znaczne zróżnicowania regionalne pod względem wartości PKB per capita. Prognozowany PKB per capita w gminach w roku 2035 przedstawia Rys. 25.

Najwyższe wskaźniki są odnotowywane w województwach o silnie rozwiniętej gospodarce, dużym udziale usług i wysokim poziomie urbanizacji. Na czoło wysuwa się województwo mazowieckie, przede wszystkim dzięki Warszawie jako centrum administracyjnemu, finansowemu i biznesowemu kraju. Wysokie pozycje zajmują również

⁹⁾ Projekcja inflacji i PKB – lipiec 2025. Narodowy Bank Polski.

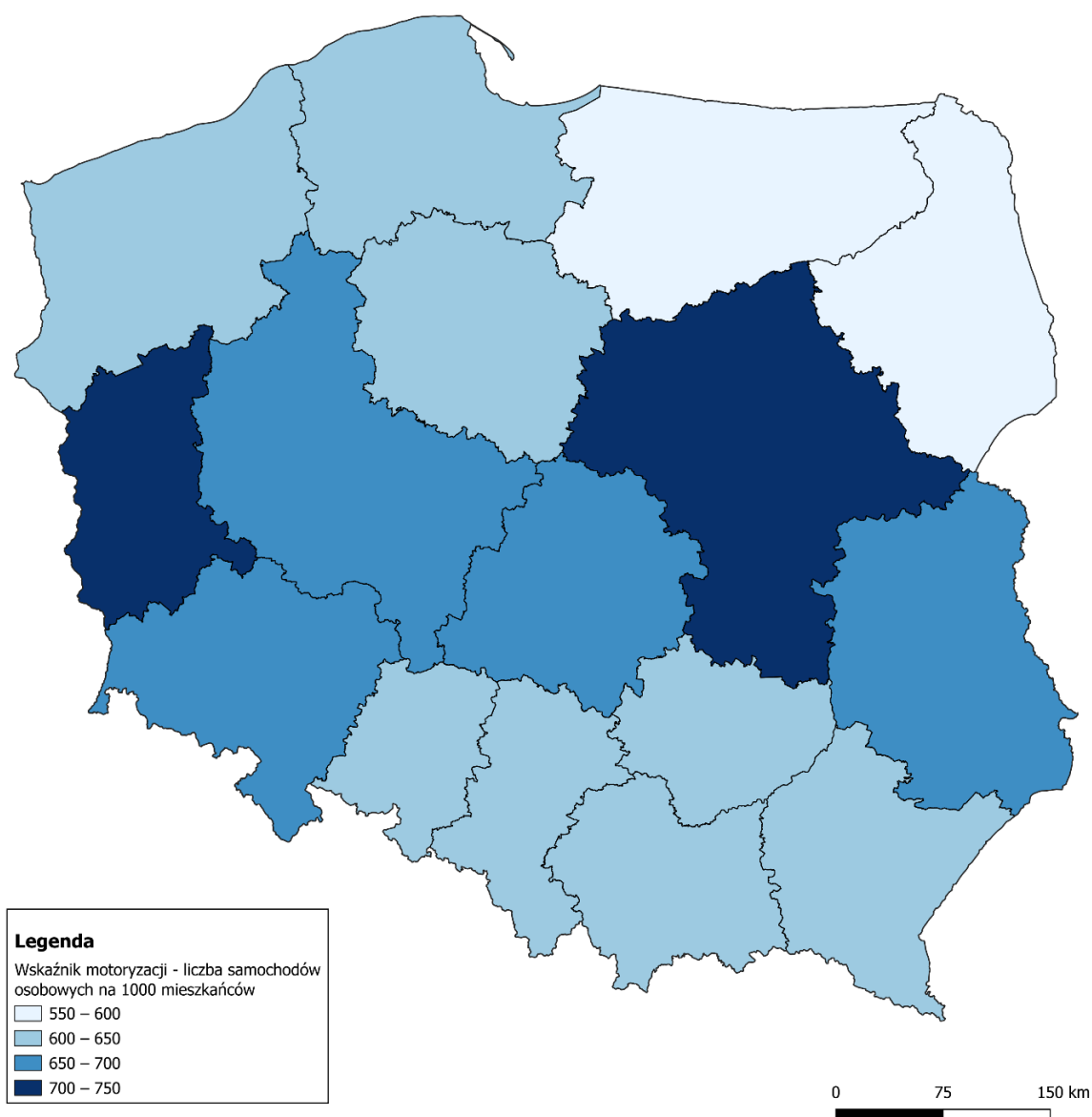
województwa dolnośląskie i wielkopolskie. Z kolei najniższe wskaźniki per capita obserwuje się w regionach wschodnich i południowo-wschodnich, takich jak województwo podkarpackie czy lubelskie. Obszary Polski zachodniej i centralnej wyróżniają się wyższym poziomem PKB per capita w porównaniu z regionami wschodnimi. To zróżnicowanie wynika z historycznych uwarunkowań, poziomu urbanizacji, dostępności infrastruktury oraz intensywności działalności gospodarczej, w tym o charakterze wytwórczym (przemysł).



Rys. 25. Prognozowany PKB per capita w gminach w roku 2035

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Wzrost PKB w nadchodzących latach będzie miał istotny wpływ na transport oraz mobilność ludności. Wyższy PKB daje większe możliwości inwestowania państwa i samorządów w rozwój transportu publicznego. Z drugiej strony wraz ze wzrostem dochodów rozporządzalnych i poprawą jakości życia może wzrosnąć wskaźnik motoryzacji, w niektórych regionach nawet do poziomu powyżej 700 samochodów na 1000 mieszkańców. Prognozowany wskaźnik motoryzacji w roku 2035 w województwach przedstawia Rys. 26.



Rys. 26. Prognozowany wskaźnik motoryzacji w roku 2035 w województwach

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Prognozowane zmiany demograficzne i makroekonomiczne są kluczowe w planowaniu rozwoju transportu publicznego zarówno w zakresie budowy infrastruktury, jak i organizacji przewozów. Przy planowaniu siatki połączeń należy zatem uwzględniać takie procesy, jak:

- starzejące się społeczeństwo, czyli malejący udział osób w grupie produkcyjnej (i mobilnej), co może przełożyć się na zmniejszenie liczby podróży obowiązkowych (służbowych, z i do pracy lub szkoły),
- urbanizacja i koncentracja ludności, która wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu w dużych miastach,
- depopulacja obszarów wiejskich, która może prowadzić do nasilania się wykluczenia komunikacyjnego i marginalizacji niektórych lokalnych społeczności,
- wzrost dochodów ludności, którego efektem mogą być częstsze podróże rekreacyjne i turystyczne, a także zwiększona dostępność mieszkańców do środków transportu indywidualnego.

4. Założenia do opracowania planu transportowego – podstawowe uwarunkowania siatki połączeń i postojów

4.1. Cele interwencji państwa w odniesieniu do międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych połączeń pasażerskich

Transport kolejowy pełni kluczową rolę w życiu społeczno-gospodarczym kraju. W szczególności zachodzi potrzeba zapewnienia sprawnej i skoordynowanej siatki pasażerskich połączeń kolejowych. Dotyczy to zarówno samego segmentu przewozów dalekobieżnych (międzywojewódzkich i międzynarodowych), jak również jego koordynacji z segmentem przewozów regionalnych, w tym kolejowych i autobusowych.

Funkcjonowanie pasażerskich przewozów kolejowych organizowanych w ramach PSO odbywa się na podstawie prawa krajowego, a zarazem zgodnie z regulacjami unijnymi. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy PTZ organizatorem kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest Minister. Rozporządzenie 1370/2007 wskazuje, że usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, w tym kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, powinny cechować się następującymi właściwościami:

- mieć bardziej masowy charakter, być bezpieczniejsze oraz odznaczać się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych (art. 1 ust. 1),
- być świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły (art. 2 lit. a).

Usługi przewozowe w ramach PSO to usługi świadczone w ogólnym interesie, których realizacji operator, ze względu na swój własny interes gospodarczy, bez wynagrodzenia nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach (art. 2 lit. e rozporządzenia 1370/2007).

Interwencja państwa warunkuje możliwość funkcjonowania systemu międzywojewódzkich i międzynarodowych połączeń kolejowych w ramach przewozów PSO skoordynowanych w wymiarze funkcjonalnym, rozkładowym i taryfowym. System ten umożliwia realizację strategicznych celów państwa w poniżej wymienionych obszarach:

- wzmocnienia integralności terytorialnej kraju przez zapewnienie połączeń między kluczowymi ośrodkami, kurortami, sąsiadującymi województwami oraz połączeń z obszarami o niskiej dostępności transportu publicznego, a także zagrożonymi niskim stopniem rozwoju gospodarczego, wsparcia ośrodków borykających się z problemami strukturalnymi,
- zapewnienia możliwości realizacji podstawowych potrzeb przewozowych społeczeństwa przez zapewnienie możliwości realizacji przemieszczeń, także osobom bez dostępu do transportu indywidualnego, co w efekcie skutkuje poprawą dostępności transportu publicznego,
- stworzenia warunków do powstania zintegrowanego systemu transportowego, oferującego swobodną możliwość realizacji podróży dalekobieżnej, przez dążenie do włączenia jak największej liczby powiatów w system kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz skomunikowania z innymi połączeniami kolejowymi lub autobusowymi,
- zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego poszczególnych rejonów kraju przez umożliwienie swobodnych podróży mieszkańców między różnymi regionami,
- redukcji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez zapewnienie wygodnej i efektywnej alternatywy dla podróży transportem indywidualnym, a w efekcie zwiększenie średniej liczby podróży koleją na

mieszkańca i przeniesienie części podróży z dróg na kolej (szczególnie w relacjach, na których transport kolejowy ma największą przewagę konkurencyjną względem transportu indywidualnego).

Należy więc stwierdzić, że cele interwencji państwa we wskazanym powyżej zakresie są zgodne z następującymi krajowymi dokumentami strategicznymi:

- „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęta w uchwale nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054),
- „Polityka energetyczna państwa do 2040 r.” ogłoszona w obwieszczeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (M.P. poz. 264),
- „Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (aktualizacja Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030 z 2019 r.).

Z kolei jednym z najważniejszych dokumentów dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej jest Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032). Dokument obejmuje inwestycje na liniach kolejowych, które są dofinansowane przez Ministra, i określa wielkość oraz źródła finansowania (w tym środki UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Krajowy Program Kolejowy jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy o finansach publicznych. Okres obowiązywania wspomnianego programu został dostosowany do perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021–2027, przy czym część projektów jest planowana do realizacji do 2032 r.

Zgodnie z założeniami Krajowego Programu Kolejowego realizacja polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego wymaga kontynuacji przedsięwzięć inwestycyjnych w celu dalszej poprawy stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Polityka ta obejmuje następujące priorytety wynikające z krajowych i międzynarodowych dokumentów strategicznych:

- poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej,

- zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym między aglomeracjami oraz w obszarach ich ciążenia,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych obszarów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.

Cele interwencji państwa uwzględniają jednocześnie treść unijnych dokumentów strategicznych, takich jak:

- „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” – komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów COM(2020) 789 z dnia 9 grudnia 2020 r.,
- dokument „Europejski Zielony Ład” – zbiór inicjatyw politycznych KE, których celem jest osiągnięcie neutralności dla klimatu do 2050 r.,
- pakiet dokumentów „Fit for 55” – zestaw regulacji klimatycznych UE w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, zmierzających do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w Europie o co najmniej 55 % do 2030 r. względem poziomu z 1990 r. i osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., który obejmuje zestaw 13 powiązanych z sobą aktów legislacyjnych.

Cele te mają być wdrożone na poziomie funkcjonalnym przez zapewnienie w ramach planowanego systemu połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych dostępności transportowej w czterech aspektach:

- dostępność przestrzenna rozumiana jako obsługa linii pierwszorzędnych, ale także wybranych linii znaczenia miejscowego (wraz z postojami w miastach co najmniej powiatowych), które łączą istotne generatory ruchu¹⁰⁾ dalekobieżnego lub obszary peryferyjne oraz obszary zagrożone ubóstwem transportowym, a także ważniejsze miejscowości turystyczne,
- dostępność czasowa, tj. oferowanie usług przewozowych w szerokim przedziale godzinowym i w każdym dniu roku wraz z zagwarantowaniem dla większości odcinków sieci minimalnego standardu częstotliwości kursowania połączeń, jak

¹⁰⁾ Generator ruchu – obszar lub obiekt stanowiący znaczące źródło lub cel podróży pasażerów, w szczególności ośrodek miejski, ośrodek zatrudnienia, ośrodek edukacyjny, port lotniczy oraz ośrodek turystyczny.

- również zapewnienie czasu przejazdu pociągów objętych usługą na poziomie konkurencyjnym wobec czasu przejazdu transportem indywidualnym,
- dostępność cenowa – zapewnienie takiego poziomu cen biletów, który jest akceptowalny przez większość społeczeństwa i jest konkurencyjny do kosztów podróży samochodem osobowym, oraz zapewnienie systemu ustawowych ulg przejazdowych dla grup społecznych najbardziej potrzebujących takiego wsparcia,
 - dostępność funkcjonalna rozumiana jako dążenie do zapewnienia podaży miejsc adekwatnej do występującego popytu (z uwzględnieniem racjonalnego zarządzania podażą miejsc i popytem na miejsca w okresie szczytów przewozowych), a także zapewnienie możliwości przejazdu osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przewozu rowerów, przy uwzględnieniu odpowiedniego komfortu podróży, jak również prostego i dostępnego dla wszystkich grup społecznych systemu sprzedaży biletów, a także dostępu do informacji pasażerskiej oraz przejrzystych przepisów taryfowych.

Zaprojektowany system połączeń dalekobieżnych powinien charakteryzować się wysoką efektywnością ekonomiczną. Zgodnie z zasadami IV pakietu kolejowego w celu zapewnienia efektywności ekonomicznej zostanie zastosowany tryb konkurencyjny wyboru operatorów przewozów. Taka formuła organizowania rynku kolejowych pasażerskich przewozów dalekobieżnych w ramach PSO z punktu widzenia podatnika powinna skutkować obniżeniem jednostkowych kosztów usług przewozowych (zagadnienie szczegółowo opisano w podrozdziale 3.1). Pozwoli to zarazem na dalszy rozwój oferty przewozowej.

Ponadto warto podkreślić, że opisywana interwencja państwa nie wyklucza w żadnym razie istnienia przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych realizowanych na zasadach komercyjnych (tj. bez wsparcia państwa) przez poszczególnych przewoźników. Rozwój segmentu przewozów komercyjnych oznacza zarówno szanse, jak i wyzwania, występujące dotychczas na polskim rynku tylko w ograniczonym zakresie. Należy też zaznaczyć, że przewozy realizowane komercyjnie nie muszą być dostępne cenowo dla wszystkich grup społecznych, mogą obsługiwać tylko wybrane (największe) miejscowości na trasie przejazdu, obejmować usługi realizowane tylko w wybranych okresach (godzinach czy dniach tygodnia lub miesiącach), a także mieć ograniczoną podaż miejsc.

Interwencja państwa powinna zapewniać odpowiednią równowagę między przewozami PSO a segmentem przewozów komercyjnych. Państwo, wyznaczając ramy działalności, w tym dzięki niniejszemu planowi transportowemu, umożliwi przewoźnikom komercyjnym stabilną realizację usług przewozowych na określonych połączeniach, w szczególności przez odpowiednie rozgraniczenie z przewozami PSO. Szerszy opis tego zagadnienia zawierają podrozdziały 6.2 i 7.1.

Należy również dążyć do racjonalnej segmentacji przewozów dalekobieżnych i regionalnych, tak aby unikać zjawisk niekorzystnych z punktu widzenia organizacji połączeń dalekobieżnych. Jest to przede wszystkim kumulacja potoków pasażerskich na krótkich odcinkach, w tym podmiejskich i aglomeracyjnych. W jej wyniku maleje dostępność miejsc siedzących dla realizacji podróży dalekobieżnych, a także występuje zjawisko przeniesienia części potoku podróży do pociągów dalekobieżnych, co obniża rentowność przewozów regionalnych. Działanie to powinno być prowadzone stopniowo i rozważnie, w toku konsultacji i współpracy pomiędzy organizatorami przewozów o charakterze PSO różnych szczebli.

Ze względu na potrzebę zapewnienia na obszarze kraju spójności i dostępności publicznego transportu zbiorowego istotną rolę w systemie transportu publicznego odgrywają wojewódzkie połączenia kolejowe na styku województw oraz dowozowe, które stanowią uzupełnienie dla połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, organizowanych przez Ministra. Zgodnie z art. 7 ustawy PTZ organizatorami tych połączeń są jednostki samorządu terytorialnego właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, tj. gminy, powiaty, województwa oraz związki jednostek samorządu terytorialnego.

Wojewódzkie połączenia kolejowe na styku województw umożliwiają obsługę miejscowości położonych na pograniczu województw, zapewniając ich mieszkańcom dostęp do większych ośrodków regionalnych, do których wykazują naturalne ciążenie, zlokalizowanych również w sąsiednim województwie. Choć formalnie niektóre z nich mogą być kwalifikowane jako połączenia międzywojewódzkie, ustawa PTZ nie nakłada obowiązku ich organizacji z poziomu krajowego. W praktyce jest możliwe zawieranie porozumień pomiędzy dwoma lub więcej organizatorami wojewódzkimi w celu uruchomienia połączeń o szerszym zasięgu, które jednak ze względu na liczbę postojów i charakter obsługi wpisują się w segment regionalny.

Wojewódzkie połączenia dowozowe pełnią funkcję integracyjną, umożliwiając dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych mieszkańcom powiatów, w których brak jest odpowiedniej

infrastruktury kolejowej lub jej charakter ma wymiar lokalny. Ich organizacja leży w kompetencjach samorządów powiatowych lub wojewódzkich w zależności od zasięgu przewozów. Efektywna koordynacja działań organizatorów różnych szczebli wymaga prowadzenia konsultacji oraz stałej współpracy, co stanowi warunek skutecznego funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu publicznego. Szerszy opis tego rodzaju połączeń zawiera rozdział 8.

4.2. Podział ośrodków miejskich i turystycznych

4.2.1. Rola, znaczenie i oddziaływanie

Sieć osadnicza Polski, w przeciwieństwie do spotykanej w wielu krajach Europy, poza występowaniem jednostek osadniczych o różnej wielkości i randze w sieci osadniczej ma charakter policentryczny. Oprócz jednego, dominującego ośrodka stołecznego polski system osadniczy opiera się na sieci kilkunastu dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych, które pełnią istotne funkcje gospodarcze, administracyjne, naukowe i kulturalne.

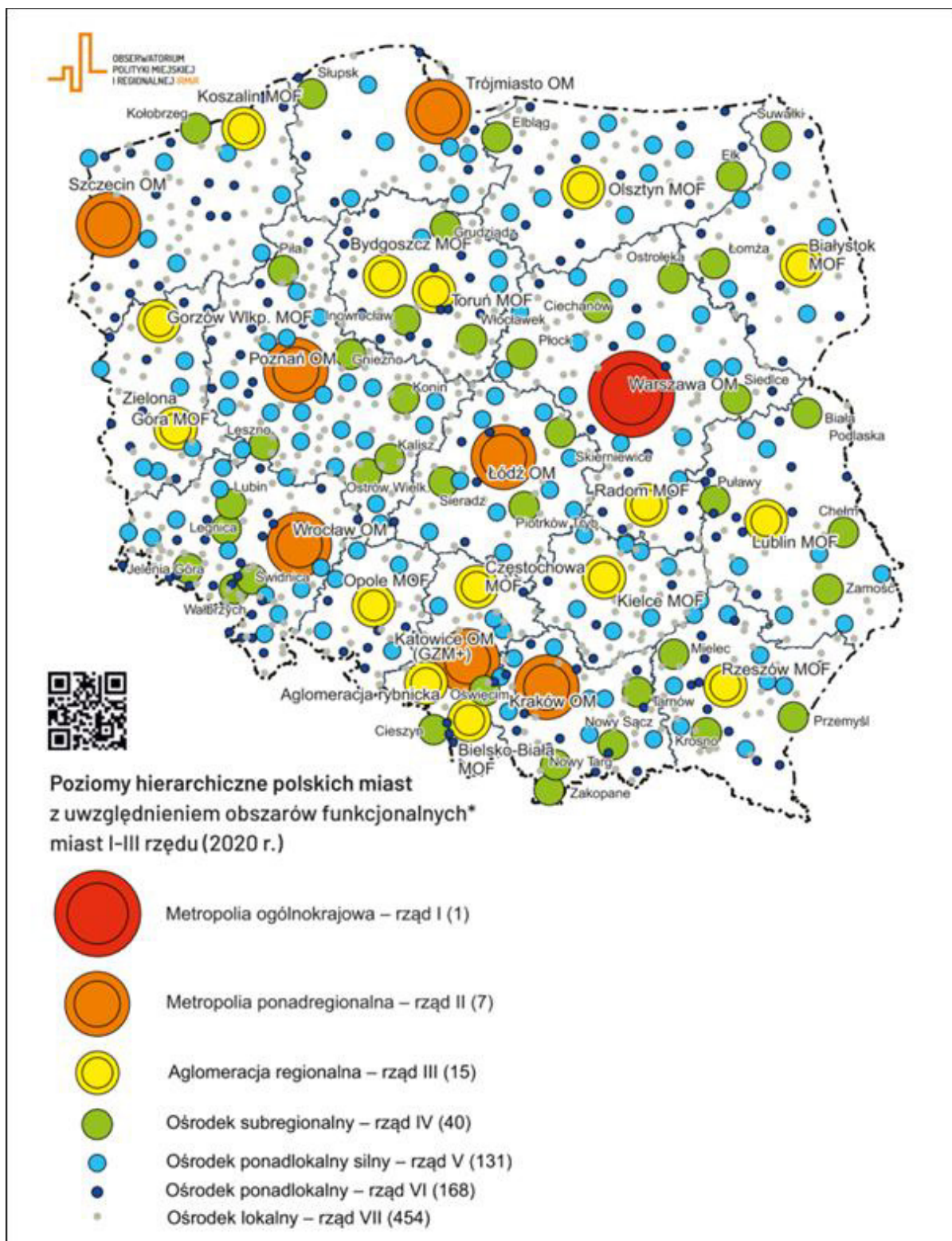
Zgodnie z badaniami Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, zwanego dalej „IRMiR”, polska sieć osadnicza składa się z hierarchicznie zorganizowanych, ale wzajemnie połączonych ośrodków. Na szczycie tej struktury znajduje się metropolia ogólnokrajowa – Warszawa, która stanowi punkt centralny. Poniżej znajdują się największe miasta, zwane metropoliami ponadregionalnymi, oraz inne duże miasta o istotnej pozycji w hierarchii funkcjonalnej, określone jako aglomeracje regionalne. Miasta duże i średnie o słabiej rozwiniętych funkcjach egzogenicznych, ale nadal wysokiej pozycji pod względem wartości wskaźnika syntetycznego określono jako ośrodki subregionalne (Rys. 27).

Ta wielopoziomowa struktura wyznacza logikę kształtowania oferty przewozowej, która z jednej strony ukierunkowuje proces kształtowania siatki połączeń na ośrodki o wyższej randze w sieci osadniczej (i wynikające z tego potrzeby przewozowe), ale zapewnia również połączenia do miast o niższej randze w strukturze sieci osadniczej, szczególnie mając na uwadze ośrodki powiatowe, które w sposób bezpośredni (albo z wykorzystaniem kolejowych połączeń o charakterze regionalnym) włącza do przewozów dalekobieżnych.

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego wymaga uwzględnienia zróżnicowanej roli, jaką pełnią ośrodki miejskie i turystyczne w krajowym systemie osadniczym. Ich znaczenie nie wynika wyłącznie z liczby mieszkańców czy statusu administracyjnego, lecz przede wszystkim z funkcji, które świadczą wobec swojego otoczenia –

zarówno lokalnego, regionalnego, jak i ponadregionalnego. Przykładem dokumentu na poziomie miast, który powinien być również wzięty pod uwagę, jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), instrument służący do strategicznego planowania mobilności w miejskich obszarach funkcjonalnych.

System transportu publicznego, a w szczególności transport kolejowy, odgrywa kluczową rolę w tworzeniu spójnej sieci osadniczej, zapewniając dostępność do usług publicznych, tym samym wspierając rozwój gospodarczy kraju. Skuteczne planowanie transportowe wymaga precyzyjnego podziału ośrodków miejskich na podstawie tego, jaką pełnią rolę i jaki jest zasięg ich oddziaływania. Poniższa klasyfikacja opiera się na analizie hierarchii funkcjonalnej miast, uwzględniając ich pozycję w krajowym i ponadregionalnym systemie powiązań wraz ze zmianami w latach 1990–2020.



Rys. 27. Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych dla I–III rzędu

Źródło: Sobala-Gwosdz A., Janas K., Jarczewski W., Czakon P., 2024, Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce i jej przemiany w latach 1990–2020, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa – Kraków

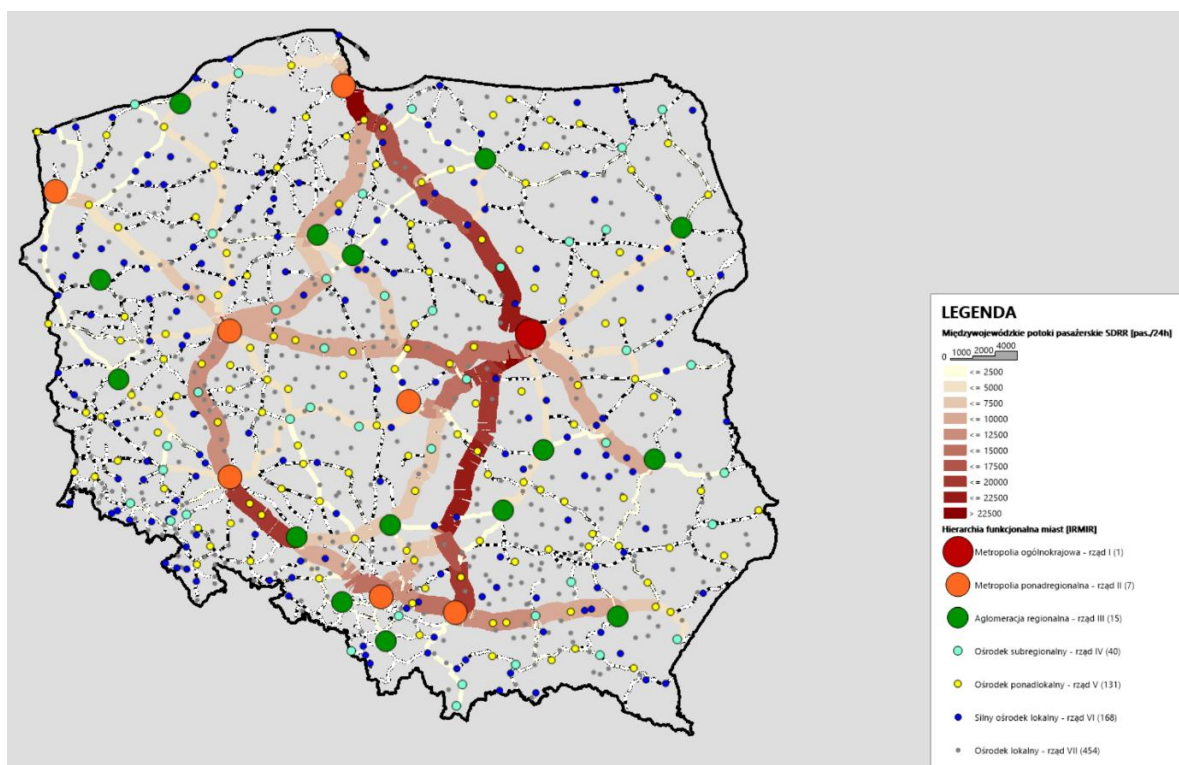
Zgodnie z badaniem IRMIR na temat hierarchii funkcjonalnej miast w Polsce ośrodki miejskie zostały podzielone, na podstawie uzyskanych wartości wskaźnika syntetycznego funkcji egzogenicznej, na siedem rzędów na podstawie ich funkcji centralnych, które obejmują usługi publiczne i rynkowe. Jednocześnie 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.

Klasyfikacja IRMIR jest pomocna dla projektowania sieci transportu kolejowego, zwłaszcza w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. W klasyfikacji tej wyróżniono następujące poziomy hierarchiczne:

- I rząd – metropolia ogólnokrajowa: Warszawa; jest to ośrodek o najwyższej randze, stanowiący centrum zarządzania, finansów, nauki i kultury o zasięgu krajowym i międzynarodowym; jest kluczowym węzłem krajowego systemu transportowego,
- II rząd – metropolie ponadregionalne: ośrodki te pełnią funkcje o zasięgu wykraczającym poza granice jednego województwa, należą do nich: Kraków, konurbacja górnośląska (GZM+), Wrocław, Łódź, Poznań, Trójmiasto oraz Szczecin,
- III rząd – aglomeracje regionalne: te ośrodki są głównymi centrami w ramach swoich regionów, według analizy IRMIR do tej grupy należą: Bielsko-Biała, Częstochowa, Radom, Lublin, Białystok, Bydgoszcz, Toruń, Kielce, Koszalin, Gorzów Wielkopolski, Opole, Olsztyn, Rzeszów, Zielona Góra i Rybnik; połączenia z tymi miastami są kluczowe dla spójności regionalnej,
- IV rząd – ośrodki subregionalne: miasta te stanowią ważne centra usługowe dla mniejszych obszarów wewnątrz regionów; wyróżniono 40 takich ośrodków;
- V rząd – ośrodki ponadlokalne silne: w tej grupie znalazło się 131 miast,
- VI rząd – ośrodki ponadlokalne: do tej kategorii należy 168 miast,
- VII rząd – ośrodki lokalne: do tej kategorii należą 454 ośrodki.

Połączenia kolejowe pomiędzy ośrodkami najwyższych rzędów (I–III rzędu) stanowią szkielet sieci transportowej, do którego są włączane ośrodki o niższej randze w sieci kolejowej. W ramach polityk społecznych i przeciwdziałania procesom wykluczenia transportowego, zwłaszcza w regionach zagrożonych marginalizacją, szczególną uwagę zwrócono na

konieczność interwencji państwa w tych obszarach w zakresie możliwym do realizacji. Międzywojewódzkie kolejowe potoki pasażerskie na rok 2024 na tle sieci kolejowej i hierarchii funkcjonalnej miast według IRMIR przedstawia Rys. 28.



Rys. 28. Międzywojewódzkie kolejowe potoki pasażerskie na rok 2024 na tle sieci kolejowej i hierarchii funkcjonalnej miast według IRMIR

Źródło: Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Sobala-Gwosdz A., Janas K., Jarczewski W., Czakon P., 2024, Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce i jej przemiany w latach 1990–2020, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa – Kraków

4.2.2. Ośrodki turystyczne i ich rola w transporcie publicznym

Poza hierarchią funkcjonalną opartą na randze miast w sieci osadniczej czy też innych zestawieniach opartych na kryteriach demograficznych i gospodarczych sieć połączeń kolejowych powinna uwzględniać najważniejsze potrzeby przewozowe o charakterze ponadregionalnym, wynikające ze specyfiki funkcjonowania ośrodków turystycznych. W rezultacie wzrostu mobilności ludności i rozwoju turystyki krajowej oraz międzynarodowej powstają specyficzne potoki pasażerów, które wymagają adekwatnej oferty przewozowej. Ośrodki turystyczne można podzielić na kilka typów w zależności od ich charakteru i znaczenia:

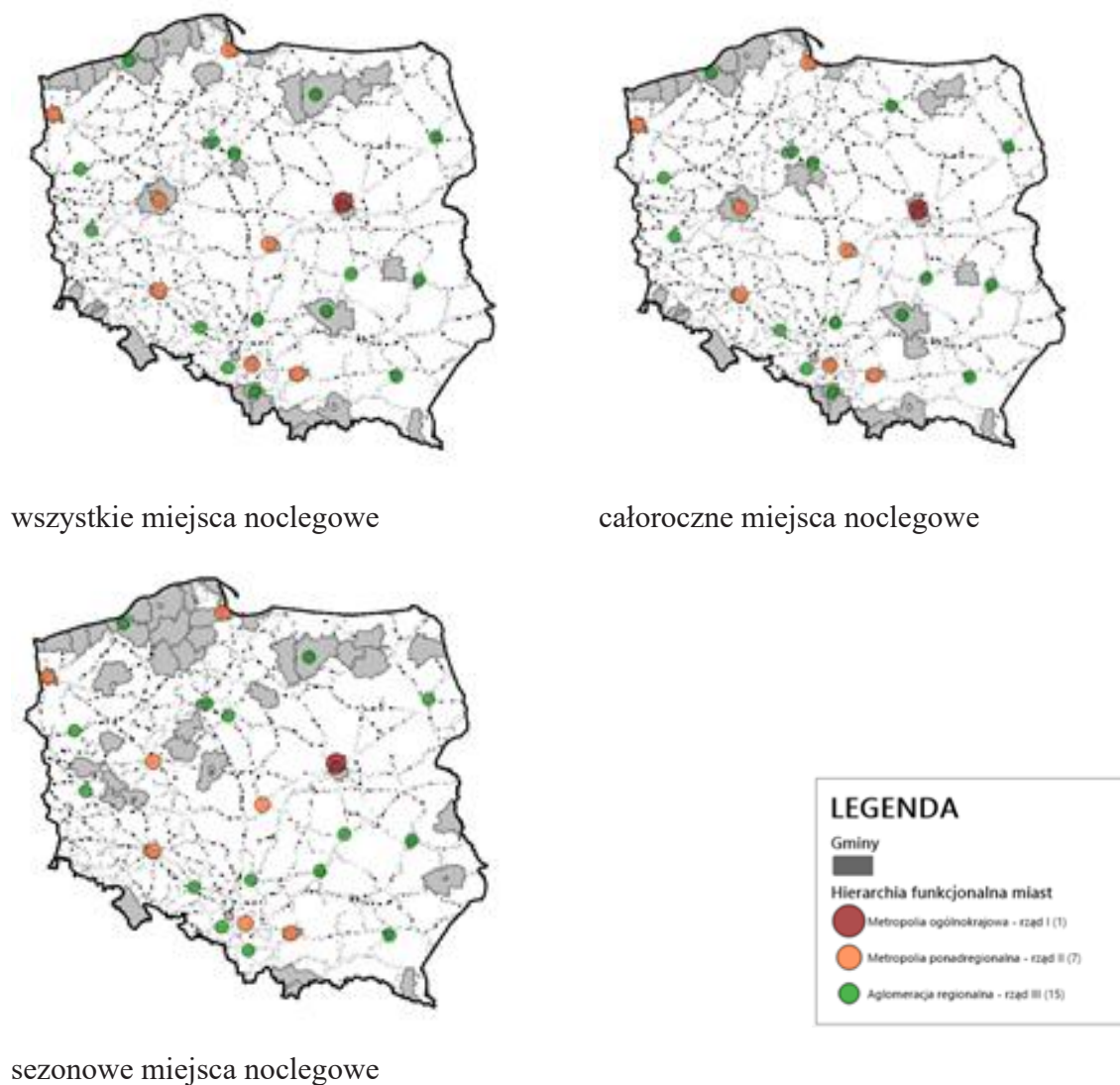
- miasta o znaczeniu historycznym i kulturalnym – zalicza się tu takie miasta, jak Kraków, Gdańsk, Wrocław czy Poznań, które jednocześnie pełnią rolę metropolii lub aglomeracji regionalnych; w tym przypadku oferta transportowa musi być dostosowana zarówno do potrzeb biznesowych, jak i turystycznych,
- ośrodki górskie i uzdrowiskowe – przykładem mogą być: Zakopane, Ustroń, Krynica Zdrój czy Szklarska Poręba, które są ważnymi punktami na mapie turystycznej Polski, wymagającymi efektywnych połączeń kolejowych, zwłaszcza w sezonach; podobną rolę pełnią popularne uzdrowiska; połączenia te często mają charakter regionalny, jednak w okresie zwiększonego zapotrzebowania i zróżnicowanego przestrzennie zasięgu dojazdów wymagają wsparcia w postaci połączeń międzywojewódzkich,
- ośrodki nadmorskie i pojezierne – liczne miejscowości na polskim wybrzeżu (np. Świnoujście, Międzyzdroje, Kołobrzeg, Ustka, Władysławowo, Hel, Gdynia, Sopot) oraz na Pojezierzu Mazurskim (np. Giżycko, Mikołajki, Ełk), które charakteryzują się wysoką atrakcyjnością turystyczną, co przekłada się na wysoki popyt na przewozy sezonowe.

W kontekście niniejszego planu transportowego kluczowe jest rozwijanie połączeń kolejowych, które umożliwiają dojazd z największych miast oraz ich obszarów funkcjonalnych do głównych ośrodków turystycznych. Taka strategia ma na celu skrócenie czasu podróży, zwiększenie komfortu pasażerów i promowanie transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego. Uruchamianie dodatkowych, sezonowych połączeń do popularnych miejsc turystycznych powinno być integralną częścią planowania, co zapewni elastyczność i odpowie na bieżące potrzeby rynku.

Ośrodki turystyczne, choć często niepełniące funkcji administracyjnych, odgrywają istotną rolę w systemie transportowym. Na przykład w miejscowościach takich, jak Zakopane, Kołobrzeg, Świnoujście czy Krynica Zdrój powstają sezonowe potoki pasażerskie, wymagające dostosowania oferty transportowej, zwłaszcza kolejowej, do zmiennych potrzeb.

Poza miastami, które mają poziomy funkcjonalne I–III, miasta oraz inne obszary (niemiejskie) mogą odgrywać kluczową rolę jako miejsca destynacji podróżnych, szczególnie w kontekście połączeń sezonowych. W tym kontekście dominującą rolę odgrywają tereny nadmorskie oraz górskie. Na czele powiatów pod kątem sezonowych miejsc noclegowych są następujące powiaty: miasto Gdańsk, kołobrzeski, pucki, gryficki, koszaliński, sławieński,

miasto Kraków, miasto Szczecin, łębarski, kamieński. Top 50 powiatów na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III w zależności od rodzaju miejsc noclegowych przedstawia Rys. 29. Top 100 gmin na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III rzędu w zależności od rodzaju miejsc noclegowych przedstawia Rys. 30.



Rys. 29. Top 50 powiatów na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III w zależności od rodzaju miejsc noclegowych

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie opracowania Walory turystyczne w powiatach i ich otoczeniu w 2023 r. – GUS, Warszawa 2024

Na podstawie opracowań GUS dotyczących walorów turystycznych w powiatach i ich otoczeniu do zobrazowania wielkości i jakości bazy turystycznej rozumianej jako miejsca

noclegowe oraz pozostałej infrastruktury turystycznej można użyć wskaźnika bazy turystycznej (WaB)¹¹⁾.



wszystkie miejsca noclegowe



całoroczne miejsca noclegowe



sezonowe miejsca noclegowe



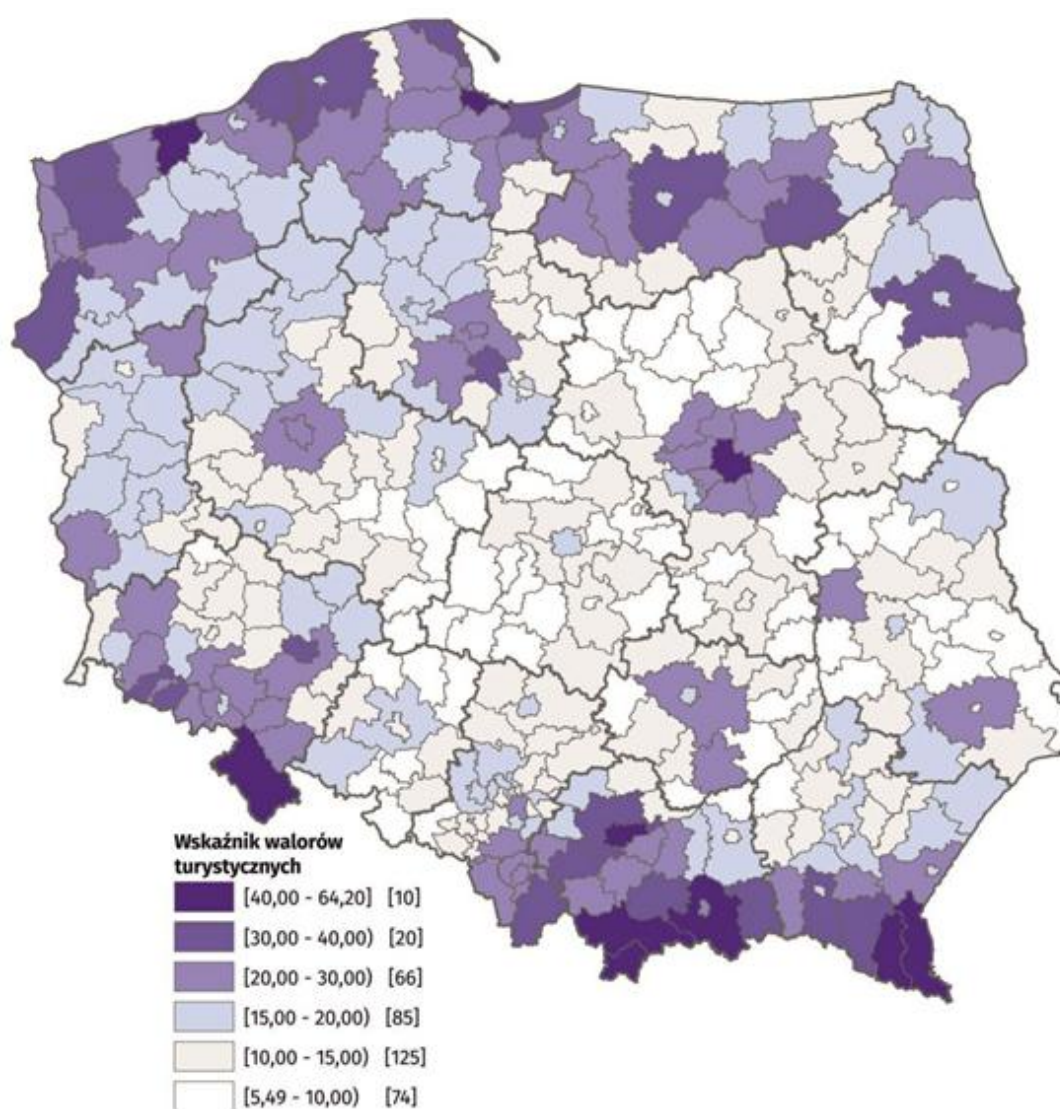
Rys. 30. Top 100 gmin na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III w zależności od rodzaju miejsc noclegowych

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie opracowania Walory turystyczne w powiatach i ich otoczeniu w 2023 r. – GUS, Warszawa 2024

¹¹⁾ Wskaźnik bazy turystycznej (WaB) podobnie jak w przypadku wskaźnika walorów kulturowych oraz wskaźnika walorów środowiskowych został zbudowany na podstawie równego podziału wag (po 50 %) pomiędzy dwie grupy składników odnoszących się do bazy noclegowej i do pozostałej infrastruktury turystycznej. Baza noclegowa składa się zarówno z miejsc noclegowych w obiektach hotelowych, jak i miejsc noclegowych w pozostałych turystycznych obiektach noclegowych. W części odnoszącej się do pozostałej infrastruktury turystycznej uwzględniono następujące zmienne: sale konferencyjne, ścieżki rowerowe, wydatki na turystykę, kulturę i kulturę fizyczną oraz obiekty rekreacji turystycznej (koleje wąskotorowe, koleje linowe lub linowo-terenowe, baseny termalne i parki rozrywki) i obiekty sportowe (korty tenisowe, pływalnie kryte, boiska (do piłki nożnej, koszykówki, piłki ręcznej, piłki siatkowej oraz uniwersalne wielozadaniowe)). Składowe wskaźnika bazy turystycznej zostały unormowane, a sam wskaźnik jest średnią ważoną.

Powiaty o najwyższych wartościach wskaźnika WaB to kolejno: miasto Warszawa, miasto Kraków, tatrzański, miasto Gdańsk, kołobrzeski, warszawski zachodni, miasto Wrocław, karkonoski, pruszkowski, piaseczyński, pucki, legionowski, nowotarski, miasto Poznań, krakowski.

Całościowy wskaźnik walorów turystycznych składający się z miar cząstkowych i dziedzinowych uwzględniających składniki kulturowe, środowiskowe, związane z infrastrukturą turystyczną, zanieczyszczeniem środowiska oraz przestępczością przedstawia Rys. 31.



Rys. 31. Wskaźnik walorów turystycznych uwzględniający otoczenie i poprawkę transgraniczną według przedziałów wartości wskaźnika walorów turystycznych

Źródło: Opracowanie Walory turystyczne w powiatach i ich otoczeniu w 2023 r. – GUS, Warszawa 2024

Uwzględniając powyższe dane, jako kluczowe ośrodki pod kątem zapewnienia obsługi ruchu turystycznego (poza najważniejszymi ośrodkami miejskimi) przyjęto na potrzeby planowania oferty przewozowej następujące regiony:

- Podhale i Tatry, rejon Świnoujścia i Międzyzdrojów, rejon Kołobrzegu jako kluczowe obszary turystyczne, które w niniejszym planie transportowym wymagają obsługi całorocznej z co najmniej największych ośrodków miejskich kraju,
- Karkonosze, Kotlina Kłodzka, Dolina Popradu, Bieszczady, rejon Ustki, rejon Łeby, Półwysep Helski, które wymagają możliwie szerokiej obsługi, przynajmniej sezonowej, z co najmniej największych miast oraz aglomeracji w kraju.

4.2.3. Oddziaływanie krajowe i międzynarodowe

Miasta o najwyższej randze w sieci osadniczej pełnią funkcje o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Warszawa jako jedyna metropolia ogólnokrajowa jest centrum politycznym, gospodarczym i komunikacyjnym Polski. Metropolie ponadregionalne, takie jak Kraków czy Wrocław, mają rozwinięte funkcje akademickie, kulturalne i biznesowe, a także są węzłami transportowymi o znaczeniu europejskim. Miasta regionalne i subregionalne pełnią funkcje integrujące regiony, zapewniając dostęp do usług centralnych dla obszarów peryferyjnych. Ich rola w systemie transportowym jest kluczowa dla zapewnienia spójności terytorialnej kraju.

W 2024 r. według danych GUS Polacy korzystający z turystycznych obiektów noclegowych udawali się w podróż do Niemiec, Włoch, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii oraz Grecji. W kontekście planowania siatki połączeń kolejowych międzynarodowych warto wspomnieć, że w top 10 destynacji turystycznych, do których realnie można dojechać koleją, są również takie kraje, jak: Czechy, Chorwacja, Francja, Słowacja, Austria oraz Węgry.

W 2024 r. według danych GUS Polskę odwiedziło ponad 7,8 mln turystów zagranicznych. Top 5 krajów, z jakich przybywają turyści, przedstawia Rys. 32 i są to Niemcy, Ukraina, Wielka Brytania, USA oraz Czechy. Z punktu widzenia planowania połączeń kolejowych warto nadmienić, że w top 10 krajów, z których możliwy jest dojazd pociągiem do Polski, są takie kraje, jak: Włochy, Litwa, Holandia oraz Francja.

Oprócz turystyki na uwagę zasługuje również zjawisko migracji ludności, które warto analizować w dłuższym okresie ze względu na jego długoletni wpływ na zachowania ludności. Migranci z wcześniejszych okresów wciąż mogą utrzymywać więzi z rodziną w Polsce, co może wpływać na wybór potencjalnych kierunków podróżowania, w szczególności w okresach świątecznych. W ostatnich latach jest widoczna zmiana w kontekście salda migracji na pobyt stały i z utrzymującego się przez wiele lat salda ujemnego od lat 60 XX w. od roku 2016 nastąpiła zmiana i saldo migracji staje się dodatnie, co przedstawia Rys. 33.

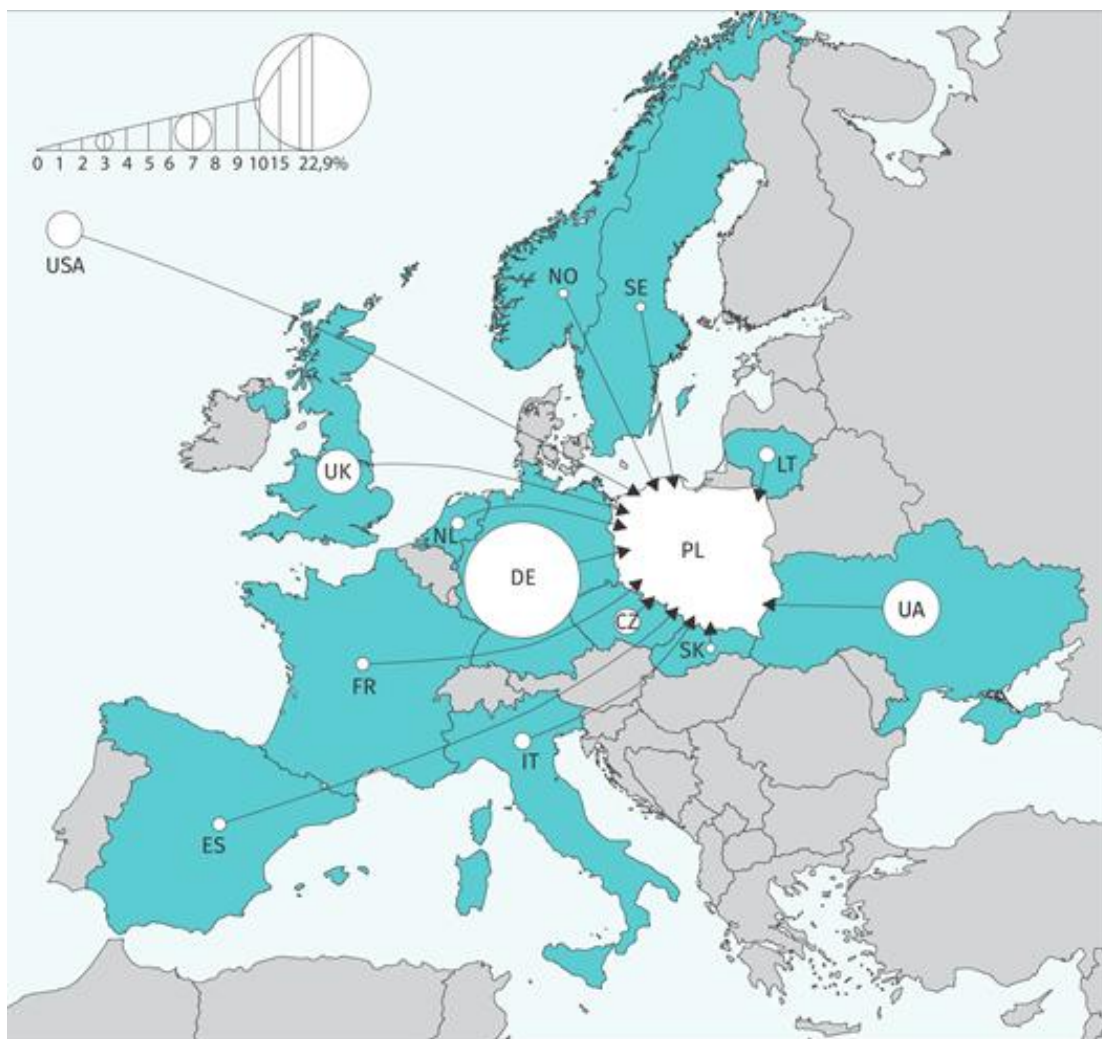
W Europie głównymi kierunkami emigracji z Polski w ostatnich latach były następujące państwa: Niemcy, Wielka Brytania, Holandia, Irlandia oraz Austria. Natomiast główne kierunki imigracji do Polski w ostatnich latach z państw europejskich to Ukraina, Białoruś, Wielka Brytania, Niemcy oraz Holandia.

Na podstawie dostępnych danych statystycznych kluczowym elementem rozwoju międzynarodowych i międzywojewódzkich połączeń kolejowych jest uwzględnienie dwukierunkowego potencjału pasażerskiego: generowanego przez cudzoziemców w Polsce oraz przez Polaków mieszkających za granicą. Obie te grupy stanowią komplementarne i strategiczne segmenty rynku, wymagające zintegrowanego podejścia w planowaniu transportowym.

Zgodnie z danymi Narodowego Spisu Powszechnego (NSP 2021)¹²⁾ w Polsce przebywało ponad 1,4 miliona imigrantów, z dominującymi grupami obywateli Ukrainy (64 % imigrantów) i Białorusi (4 %). Populacja ta koncentruje się głównie w aglomeracjach na terenie województw mazowieckiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego i śląskiego.

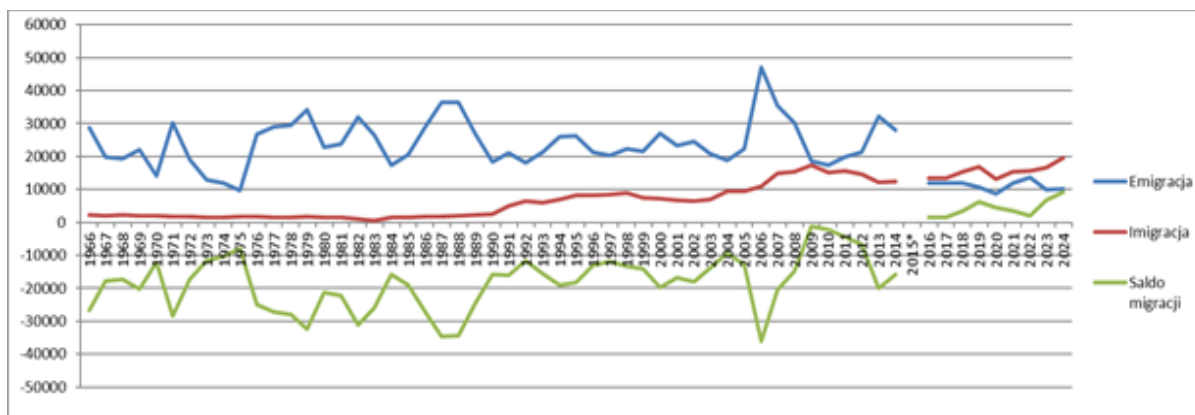
Równie istotną grupą są obywatele polscy przebywający poza krajem. Według danych GUS na koniec 2023 r. było to około 1,5 miliona osób przebywających czasowo za granicą, głównie w Niemczech (436 tys.), Wielkiej Brytanii (440 tys.) i Holandii (128 tys.). Osoby te regularnie podróżują do Polski w celach rodzinnych, turystycznych i zawodowych, generując stały popyt na połączenia międzynarodowe, a część z tych przemieszczeń jest realizowana lub może być realizowana koleją. Charakter współczesnej migracji, często rotacyjny i krótkoterminowy, dodatkowo intensyfikuje częstotliwość tych podróży.

¹²⁾ Migracje zagraniczne na pobyt czasowy – wyniki NSP 2021. GUS, Warszawa.



Rys. 32. Turyści zagraniczni w turystycznych obiektach noclegowych według wybranych krajów w 2024 r.

Źródło: „Turystyka w 2024 r.” GUS 2025



Rys. 33. Wielkość i saldo emigracji i imigracji z Polski na pobyt stały w latach 1966–2024

Źródło: GUS Główne kierunki emigracji i imigracji na pobyt stały w latach 1966–2024

Plan transportowy priorytetowo traktuje działania, które przekształcają zidentyfikowany potencjał w realne potoki pasażerskie. Kluczowe staje się jednocześnie wzmocnienie międzynarodowych korytarzy transportowych na podstawie danych migracyjnych, co oznacza zarówno zwiększenie liczby i standardu połączeń na kierunku wschodnim, głównie do Kijowa i Lwowa, jak i stworzenie konkurencyjnej oferty kolejowej na kierunku zachodnim, w tym szybkich połączeń z Berlinem oraz kluczowymi miastami w Niemczech i Holandii.

Sukces tych międzynarodowych tras jest jednak nierozdzielnie związany z integracją z krajową siatką połączeń, ponieważ pasażerowie przybywający z zagranicy muszą mieć zapewnioną możliwość kontynuacji podróży do docelowych lokalizacji w całej Polsce. Aby w pełni wykorzystać potencjał obu grup podróżnych – cudzoziemców w Polsce i Polaków mieszkających za granicą – niezbędne jest dostosowanie oferty przewozowej do ich potrzeb. Obejmuje to wdrożenie wielojęzycznego systemu informacji pasażerskiej oraz wprowadzenie taryf biletowych konkurujących cenowo z innymi środkami transportu publicznego, przede wszystkim z komunikacją autobusową, ale również z liniami lotniczymi. Takie kompleksowe podejście, łączące inwestycje w infrastrukturę z działaniami zorientowanymi na klienta, pozwoli na efektywny rozwój pasażerskiego transportu kolejowego.

4.3. Zasady kształtowania siatki kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych

Podstawowy czynnik wyboru kolei jako środka transportu stanowi oferta przewozowa, na którą składają się: liczba uruchamianych połączeń kolejowych, relacje tych połączeń, częstotliwość i cykliczność kursowania pociągów, czas przejazdu, skomunikowania, standard taboru, poziom cen biletów oraz usługi dodatkowe dla podróżujących. Połączenia realizowane w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych organizowanych przez Ministra będą prowadzone po liniach kolejowych wskazanych w niniejszym planie transportowym. Plan transportowy określa również minimalną liczbę par pociągów PSO kursujących na danych odcinkach sieci kolejowej.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę policentryczną strukturę przestrzenną Polski, znaczenie społeczno-gospodarcze jej poszczególnych obszarów oraz potrzebę realizacji postulatów dostępności czasowej i przestrzennej dla przewozów w ramach usługi publicznej (por. podrozdział 4.1), 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:

- niezbędne jest zapewnienie bezpośrednich połączeń ośrodków miejskich II i III rzędu (zgodnie z kategoryzacją zawartą w podrozdziale 4.2) 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 z ośrodkami III rzędu, 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,
- należy dążyć do zapewnienia bezpośrednich połączeń pomiędzy ośrodkami III rzędu położonymi w bliskim sąsiedztwie w innych województwach, o ile występują między nimi istotne powiązania społeczno-gospodarcze,
- wskazane jest włączenie do sieci ośrodków IV rzędu za pomocą linii komunikacyjnych, o których mowa w tiret 1–3, w tym przez 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. z Zakopanem, Kołobrzegiem, Świnoujściem i Międzyzdrojami, tak jak wskazano w podrozdziale 4.2.

Rolą organizatora przewozów przy planowaniu oferty przewozowej jest spełnienie w możliwie wysokim stopniu preferencji i oczekiwań społeczeństwa, tak by zwiększać zainteresowanie przejazdami koleją w ruchu dalekobieżnym, a w konsekwencji realny popyt na przewozy tego typu.

Do kluczowych czynników wyboru środka transportu należą takie kwestie, jak:

- czas podróży – należy dążyć do jego minimalizacji i zapewnienia czasu przejazdu krótszego niż transportem indywidualnym (w tym czas dojazdu do i ze stacji, czas oczekiwania na pociąg oraz straty czasu podróżnych z tytułu konieczności dostosowania się do obowiązującego rozkładu jazdy),

- dostępność cenowa podróży – cena biletu powinna być konkurencyjna wobec kosztu paliwa (zagadnienie szerzej opisano w podrozdziale 4.5),
- komfort i jakość podróży (szczegółowo opisano w rozdziale 8).

Z uwagi na dążenie do minimalizacji straty czasu, wynikającej z konieczności dostosowania się podróży do rozkładu jazdy, siłę oddziaływania poszczególnych ośrodków oraz prognozowanych przewozów między nimi planowane połączenia dalekobieżne powinny spełniać minimalne standardy częstotliwości w zależności od rangi łączonych ośrodków.

Należy przyjąć, że dla najważniejszych relacji minimalny standard częstotliwości to ruch pociągów co 1 godzinę w porze dziennej, dla połączeń o średnim obciążeniu ruchowym co 2 godziny, dla powiązań o mniejszej sile oddziaływania co 4 godziny, a dla połączeń z kluczowymi kurortami turystycznymi musi być zapewniona co najmniej 1 para pociągów dziennie kursująca całorocznie. Siatkę połączeń powinny dopełniać linie uzupełniające, na których jest dopuszczalny mniejszy standard częstotliwości. Linie te powinny łączyć ośrodki o niższym potencjale gospodarczym i demograficznym, zapewniając dostępność przestrzenną i czasową w ramach oferty połączeń dalekobieżnych.

W celu optymalizacji poziomu kosztów i zwiększenia efektywności przychodowej przyjmuje się, że poszczególne pociągi realizują jednocześnie szereg funkcji, tj. łączą ze sobą wiele ośrodków różnych rzędów. Dodatkowo należy dążyć do uzyskania czasu jazdy konkurencyjnego wobec transportu indywidualnego, tam gdzie to będzie możliwe ze względu na stan infrastruktury.

W celu realizacji wymogu standardu częstotliwości poszczególne pociągi grupuje się w linie komunikacyjne, które na ciągach o wysokiej częstotliwości ruchu są ze sobą wzajemnie skoordynowane, co zapewnia stałą częstotliwość kursowania i porównywalną siatką postojów pociągów.

Dla zapewnienia odpowiednich potoków podróży, typowych dla transportu kolejowego, linie komunikacyjne co do zasady muszą przebiegać przez przynajmniej jeden ośrodek I lub II rzędu. W wyjątkowych sytuacjach, w szczególności na obszarach zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym, dopuszcza się odejście od tej zasady.

Mając na uwadze duże znaczenie bezpośrednich połączeń dla pasażerów korzystających z przewozów dalekobieżnych, na wybranych liniach komunikacyjnych w punktach węzłowych lub na końcówkach tras relacje mogą być wymieniane z innymi liniami komunikacyjnymi, o ile

nie ma to negatywnego wpływu na wykorzystanie zdolności przepustowej. Bezpośredniość przejazdu w ruchu dalekobieżnym ma istotne znaczenie, wpływa na czas podróży, na postrzeganie jej komfortu, ponieważ przesiadki są uciążliwe. Na taki stan rzeczy mają wpływ następujące czynniki:

- odbywanie podróży często z większym bagażem, co zwiększa poziom wysiłku fizycznego przy przesiadkach i jest szczególnie istotne w kontekście starzenia się społeczeństwa,
- brak znajomości układu dworców i stacji, na których jest realizowana przesiadka (im większy punkt przesiadkowy, tym większy stres związany z odnalezieniem właściwego peronu),
- ryzyko utraty połączenia przesiadkowego (skomunikowania) ze względu na specyfikę punktualności pociągów dalekobieżnych, a także dłuższy czas oczekiwania na kolejne połączenie ze względu na znacznie niższe częstotliwości kursowania pociągów dalekobieżnych,
- ryzyko braku uzyskania rezerwacji miejsca na kolejny pociąg w danym kierunku (po utracie skomunikowania), w szczególności na miejsce siedzące o takich parametrach, które podróżny miał zapewnione w pierwotnym połączeniu (np. w danej klasie, przy oknie, przodem do kierunku jazdy, z rowerem, z małym dzieckiem).

Realizacja połączeń międzywojewódzkich odbywa się za pomocą pociągów różnych rodzajów:

- pociągi dzienne stałego kursowania – podstawowy rodzaj połączeń na głównych ciągach przewozowych, zgrupowanych w regularne linie komunikacyjne, tworzący szkielet i system dalekobieżnej komunikacji kolejowej w skali kraju,
- pociągi dzienne uzupełniające – dodatkowe połączenia kursujące w pewnych porach dnia lub tzw. połączenia pozasystemowe (obsługujące ciągi komunikacyjne o mniejszych przewozach),
- pociągi nocne całoroczne,
- pociągi dzienne sezonowe – kursujące w wybranych okresach (np. w ferie, weekendy, w tym długie weekendy, wakacje itp.) i zapewniające dodatkowe połączenia z kurortami turystycznymi, w tym także jako wydłużenia połączeń dziennych stałego kursowania lub połączeń dziennych uzupełniających,
- pociągi nocne sezonowe.

Pociągiienne stałego kursowania powinny co do zasady być zaplanowane w taki sposób, aby ich rozkład jazdy był:

- cykliczny – rozumiany jako co najmniej odjazdy z głównych węzłów w tych samych końcówkach minutowych,
- symetryczny – oś symetrii dobowej należy przyjąć co do zasady na godzinę 14.00, co należy rozumieć w taki sposób, że jeżeli przyjazd pociągu z kierunku stacji A do stacji B ma miejsce o godzinie np. 12.16, to odjazd tego pociągu w kierunku przeciwnym ma nastąpić dokładnie o godzinie 15.44,
- skoordynowany – uwzględniający skorelowanie różnych linii komunikacyjnych na poszczególnych odcinkach sieci oraz umożliwiający dogodne przesiadki w węzłach,
- równoodstępowy – stała częstotliwość kursowania przez cały dzień, tj. co 1 godzinę, co 2 lub co 4 godziny).

Wybrane pociągi (linie komunikacyjne)ienne stałego kursowania powinny kursować jako pociągi z ograniczoną siatką postojów w celu skrócenia czasu dojazdu z peryferyjnych regionów kraju do aglomeracji albo uzyskania czasu jazdy konkurencyjnego w stosunku do motoryzacji indywidualnej. Takie pociągi przyspieszone (tzw. pociągi typu sprinter) kursują na głównych ciągach przewozowych pod warunkiem, że na danym odcinku zostanie zapewniona obsługa wszystkich pozostałych miejsc zatrzymań pociągami kursującymi nierzadziej niż co 2 godziny.

Pociągi typu sprinter na zasadniczej części trasy obsługują wyłącznie najistotniejsze generatory ruchu, natomiast na końcówkach ich tras ich siatka zatrzymań może być gęstsza. Połączenia takie opisano szczegółowo w podrozdziale 4.4 dotyczącym polityki kształtowania postojów handlowych. Ponadto w celu skrócenia czasu podróży w relacjach wykraczających poza granice kraju pociągi międzynarodowe powinny być pociągami przyspieszonymi.

Pociągiienne uzupełniające obejmują następujące grupy pociągów:

- dodatkowe pociągi kursujące w godzinach szczytu, poprawiające częstotliwość kursowania w porach dowozu i odwozu z pracy czy szkoły,
- tzw. nocne wtyczki, czyli pociągi, których celem jest wypełnienie luki między pociągami dziennymi i nocnymi; pociągi te kursują w późnych godzinach wieczornych, łącząc miasta I oraz II rzędu i wybrane miasta III rzędu, a także ośrodki II rzędu ze sobą (z przyjazdem do stacji docelowej po północy),

- pociągi pozasystemowe, czyli pojedyncze połączenia w ciągu doby zapewniające połączenia między ośrodkami (w szczególności w obszarach objętych ubóstwem transportowym), dla których popyt przewozowy nie uzasadnia stworzenia regularnej linii komunikacyjnej lub przejściowo brak jest na ten cel zasobów finansowych lub taborowych albo stan infrastruktury uniemożliwia realizację takiej regularnej oferty (np. ze względu na niskie parametry lub prowadzone prace remontowe) – do tej grupy pociągów należą także wybrane pociągi międzynarodowe.

Jako ramowe godziny funkcjonowania siatki połączeń dziennych stałego kursowania przyjmuje się przedział czasowy pomiędzy godziną 5.00 a 23.00. Pociągi pozasystemowe oraz pociągi dodatkowe stanowią element uzupełniający oferty przewozowej i są wliczane do liczby połączeń określonych dla poszczególnych linii komunikacyjnych. Ich liczba została ograniczona do niezbędnego minimum.

Połączenia nocne całoroczne należy zaplanować dla takich par relacji miast II rzędu i miast I i II rzędu oraz głównych ośrodków turystycznych, dla których nie jest możliwe dotarcie do takiego ośrodka dziennym pociągiem przed godziną 10.00 lub nie jest możliwy wyjazd po godzinie 18.00. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest także włączanie ośrodków III rzędu do sieci połączeń nocnych, również przez wydłużenie relacji. Pociągi nocne stałego kursowania na odcinkach, na których pełnią funkcję skrajnych pociągów dziennych, również powinny spełniać zasady dotyczące pociągów dziennych stałego kursowania lub uzupełniających.

Połączenia dzienne i nocne sezonowe powinny stanowić uzupełnienie siatki połączeń i jej rozwinięcie w okresie ferii, długich weekendów i wakacji lub innych okresów o wzmożonych przewozach. W tej kategorii pociągów mieszczą się:

- dodatkowe tzw. pociągi wtyczkowe, uzupełniające ofertę połączeń szkieletowych, służące do tego, aby zapewnić odpowiednią podaż miejsc na danych ciągach przewozowych,
- dodatkowe pociągi łączące ośrodki I i II rzędu w wybranych okresach roku z kurortami nadmorskimi, jak np. z Łebą czy miejscowościami na Półwyspie Helskim (np. nocne pociągi z Krakowa i Katowic do Helu i Łeby),

- okresowe wydłużenie pociągów dziennych stałego kursowania lub pociągów dziennych uzupełniających do różnych miejscowości turystycznych (np. latem ze Szczecina do Świnoujścia),
- dodatkowe pociągi weekendowe, łączące całorocznie główne miasta kraju z największymi kurortami, charakteryzujące się ograniczoną siatką zatrzymań, odjeżdżające z dużych miast w sobotę i niedzielę wcześnie rano i powracające w te same dni późnym wieczorem.

Pociągi realizujące ww. funkcje mają terminy kursowania dostosowane do występującego popytu. Ich kursowanie jest uzależnione od zapewnienia odpowiedniej rezerwy czynnego taboru na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. Biorąc pod uwagę rosnące zainteresowanie wyjazdami turystycznymi nie tylko w okresie wakacji, wskazane jest, aby pociągi sezonowe obsługujące kurorty górskie i nadmorskie kursowały co najmniej od początku maja do końca września danego roku. Ponadto pociągi sezonowe obsługujące kurorty górskie powinny kursować również od drugiej dekady grudnia do końca lutego.

Przyjęto ogólną zasadę, że pociągi międzywojewódzkie nie powinny zastępować podstawowej oferty wojewódzkich przewozów pasażerskich na krótkich odcinkach aglomeracyjnych i podmiejskich – z tego względu są stosowane na tych obszarach wyjątki i odstępstwa w zakresie zasad konstrukcji siatki postojów. Uruchamianie międzywojewódzkich połączeń sezonowych na liniach o ograniczonej zdolności przepustowej infrastruktury powinno odbywać się z uwzględnieniem wpływu na ofertę przewozów wojewódzkich. W przypadkach, w których pociągi międzywojewódzkie pełnią również funkcję przewozów regionalnych, wskazane jest zapewnienie koordynacji oferty przewozowej z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich, w szczególności w zakresie rozkładu jazdy i oferty taryfowej.

Kierunki kształtowania siatki połączeń międzynarodowych, w tym objętych umowami o świadczenie usług publicznych, powinny uwzględniać następujące czynniki:

- zapewnienie bezpośrednich połączeń Warszawy ze stolicami krajów sąsiednich (przy uwzględnieniu aktualnej sytuacji geopolitycznej) oraz innych krajów, silnie powiązanych z Polską, o ile czas przejazdu takiego pociągu jest akceptowalny (tj. w szczególności z Austrią i Węgrami, pożądane są Holandia i Łotwa); w przypadku połączeń do krajów, w których jest inna szerokości toru, dopuszcza się uruchamianie skoordynowanych połączeń przesiadkowych,

- zapewnienie bezpośrednich połączeń miast II rzędu ze stolicami najbliższych położonych krajów sąsiednich lub innych dużych miast i regionów zagranicznych, w tym oddziałujących w istotny sposób na dany ośrodek krajowy pod względem turystyczno-gospodarczym, również na wniosek zagranicznych organizatorów przewozów.

Warunkiem realizacji tych połączeń jest uzgodnienie ich funkcjonowania z organizatorami przewozów lub przewoźnikami partnerskimi na terenie zainteresowanych państw. Jednocześnie na odcinku krajowym należy dążyć do sytuacji, w której pociągi międzynarodowe pełnią również istotną funkcję w komunikacji wewnętrznej, stając się integralnym elementem skoordynowanej siatki połączeń według zasad opisanych powyżej.

Wybrane połączenia międzynarodowe, uruchamiane na podstawie uzgodnień z zainteresowanymi krajami lub przedsiębiorstwami kolejowymi przy uwzględnieniu specyfiki organizowania przewozów dalekobieżnych w tych krajach, mogą być obsługiwane na całej trasie bądź na jej części przez pociągi komercyjne.

W przypadku ograniczeń w przydzielaniu tras pociągów związanych z pracami infrastrukturalnymi, które powodują brak możliwości obsługi danego ciągu komunikacyjnego liczbą par połączeń przewidzianą w niniejszym planie, dopuszcza się na czas trwania tych ograniczeń i proporcjonalnie do ich wymiaru obsługę danego ciągu komunikacyjnego za pomocą par połączeń w liczbie mniejszej niż liczba połączeń określona w tym dokumencie.

Oczekiwana średnia prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych PSO w okresie realizacji planu będzie się kształtować następująco:

- dla pociągów międzywojewódzkich objętych planem na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średnia prędkość handlowa (ważona liczbą dni kursowania) będzie się kształtować w przedziale 80–85 km/h,
- dla pociągów międzywojewódzkich objętych planem na trasach z Warszawy Centralnej do miast wojewódzkich (Białystok, Bydgoszcz Główna, Gdańsk Główny, Gorzów Wielkopolski, Katowice, Kielce Główny, Kraków Główny, Lublin Główny, Łódź Fabryczna, Olsztyn Główny, Opole Główny, Poznań Główny, Rzeszów Główny, Szczecin Główny, Toruń Główny, Wrocław Główny, Zielona Góra Główna) średnia prędkość handlowa będzie się kształtować w przedziale 95–100 km/h,

- dla pociągów międzynarodowych objętych planem na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średnia prędkość handlowa (ważona liczbą dni kursowania) będzie się kształtować w przedziale 85–90 km/h.

Wartości te są wyższe od wartości wymienionych w poprzednim planie, co oznacza poprawę jakościową połączeń.

Z kolei w zakresie punktualności pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych PSO w okresie realizacji planu są oczekiwane następujące wskaźniki dotyczące średniej i miesięcznej punktualności:

- średnia roczna punktualność pociągów objętych planem, zdefiniowana jako opóźnienie pociągu powyżej 5 minut, nie spadnie poniżej 80 %, a oczekiwane wartości będą się kształtować na poziomie powyżej 85 %,
- średnia roczna punktualność pociągów objętych planem, zdefiniowana jako opóźnienie pociągu powyżej 30 minut, nie spadnie poniżej 95 %,
- średnia miesięczna punktualność pociągów objętych planem wyłącznie w miesiącach wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych (np. intensywnych burz, gołoledzi czy intensywnych opadów śniegu), zdefiniowana jako opóźnienie pociągu powyżej 5 minut, nie spadnie poniżej 60 %, a oczekiwane wartości będą się kształtować na poziomie powyżej 70 %,
- średnia miesięczna punktualność pociągów objętych planem wyłącznie w miesiącach wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych, zdefiniowana jako opóźnienie pociągu powyżej 30 minut, nie spadnie poniżej 80 %.

Wskaźniki punktualności są obliczane na podstawie danych przekazanych przez zarządców infrastruktury zgodnie z metodologią opracowaną przez Urząd Transportu Kolejowego. Obejmują wszystkie opóźnienia, których może doświadczyć pasażer, niezależnie od przyczyny ich wystąpienia. Powyższe wskaźniki stanowią podstawowe mierniki jakości usług przewozowych w okresie obowiązywania planu, przy uwzględnieniu zakresu kompetencji organizatora przewozów. Prezentowane wartości stanowią poprawę jakościową połączeń w stosunku do statystyk punktualności za lata 2021–2025.

4.4. Polityka postojów handlowych

Usystematyzowana struktura postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest jednym z kluczowych elementów niniejszego planu. Ustalenie miejsc zatrzymania na podstawie przejrzystych i racjonalnych kryteriów wspiera podejmowanie

decyzji również w zakresie polityki rozwoju lokalnego prowadzonej przez jednostki samorządu terytorialnego, w szczególności w odniesieniu do integracji systemów publicznego transportu zbiorowego organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego z systemem krajowym.

Jasne informacje o zasadach kształtowania postojów handlowych umożliwiają także ocenę dostępności komunikacyjnej poszczególnych lokalizacji, ułatwiając podejmowanie decyzji w zakresie wyboru miejsca zamieszkania, kształcenia, pracy czy inwestycji. Polityka kształtowania siatki zatrzymań pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych ma na celu równoważenie dostępności komunikacyjnej z koniecznością zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu pomiędzy dużymi ośrodkami w kraju. Wypracowanie swego rodzaju równowagi w tym zakresie ma kluczowe znaczenie dla atrakcyjności oferty przewozowej.

Zaprezentowano zasady będące podstawą ustalania lokalizacji postojów handlowych. Należy jednocześnie zastrzec, że z uwagi na zmienność potrzeb w zakresie mobilności oraz uwarunkowań technicznych i eksploatacyjnych konieczne jest zachowanie pewnej elastyczności w tym zakresie. W związku z tym zaproponowano również kryteria, które powinny być brane pod uwagę w przypadku ewentualnego wprowadzania zmian.

Podstawowe lokalizacje postojów handlowych zależą od funkcji danej miejscowości w systemie osadniczym Polski oraz jej wielkości. Istotna jest także dostępność przestrzenna oferty przewozowej oraz możliwość skomunikowania. Generalne zasady są niezależne od kategorii pociągu (pośpieszny lub typu sprinter), jednak dla każdej z tych kategorii są wdrażane inaczej. Ogólne zasady ustalania postojów handlowych prezentuje Rys. 34.

Postoje handlowe pociągów pośpiesznych powinny być obligatoryjnie realizowane w następujących lokalizacjach:

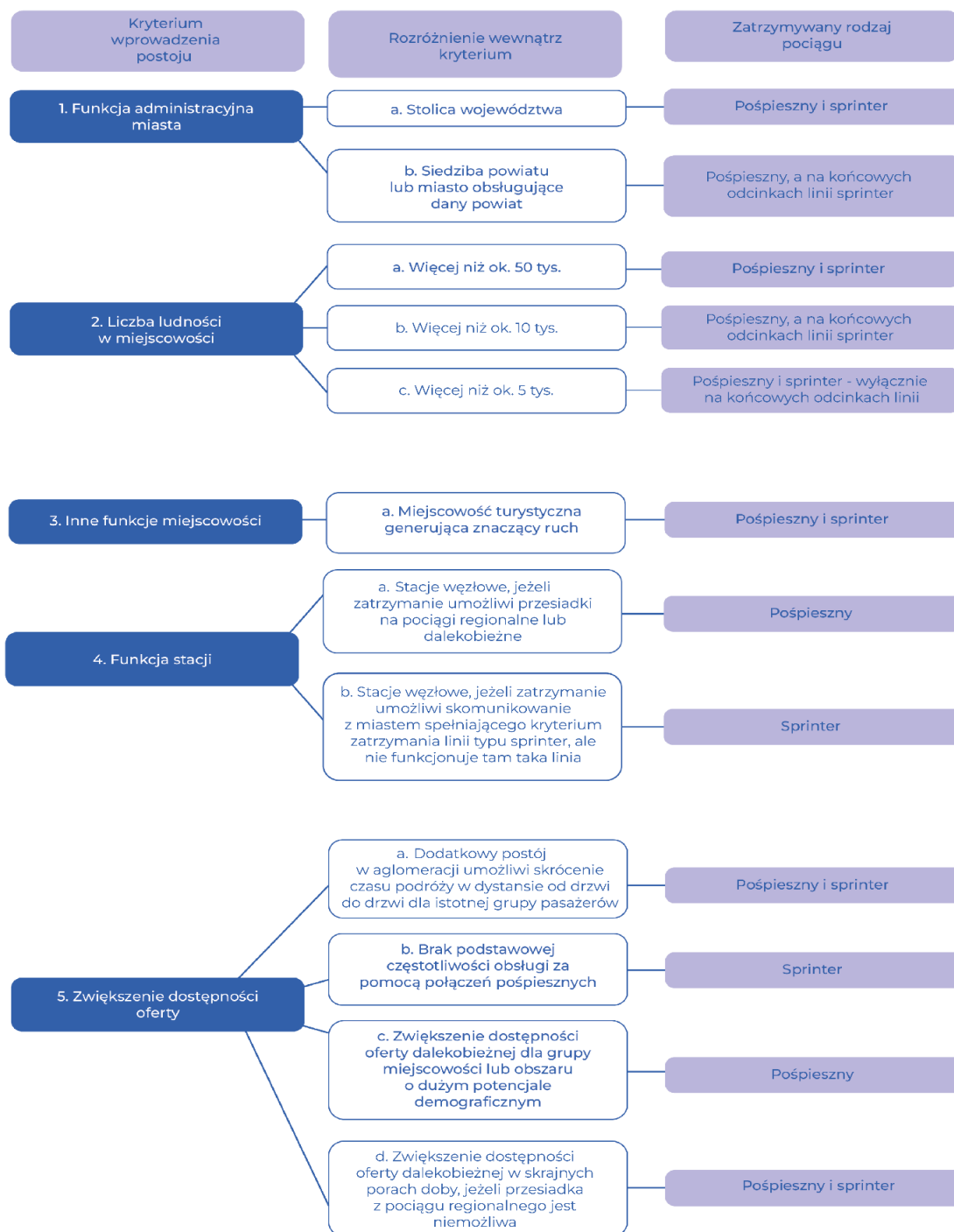
- miasta wojewódzkie,
- siedziby powiatów lub inne miasta obsługujące dany powiat (np. Terespol Pomorski obsługujący powiat świecki),
- miasta powyżej ok. 10 tys. mieszkańców w przypadku głównych ciągów,
- miasta (miejscowości) powyżej ok. 5 tys. mieszkańców na początkowych lub końcowych odcinkach linii komunikacyjnych, a w uzasadnionych przypadkach – także na liniach poza głównymi ciągami komunikacyjnymi,
- ważne ośrodki turystyczne, w których występują znaczące potoki pasażerskie,
- na stacjach węzłowych, jeżeli zatrzymanie zapewni skomunikowanie,

- miejsca zwiększające dostępność w dużych aglomeracjach, umożliwiające skrócenie łącznego czasu podróży (tzw. od drzwi do drzwi) dla istotnej grupy podróżnych (np. Warszawa Służewiec),
- stacje obsługujące sąsiadujące miejscowości o znaczącym łącznym potencjale ludnościowym bądź obsługujące duży obszar terytorialny pozbawiony dostępu do sieci połączeń międzywojewódzkich,
- wybrane lokalizacje zwiększające dostępność oferty wyłącznie w skrajnych porach doby, jeżeli dojazd (przesiadka z pociągu regionalnego na międzywojewódzki) jest utrudniony,
- w lokalizacjach uzgodnionych w ramach porozumień o honorowaniu biletów z organizatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Pociągi typu sprinter powinny uzupełniać podstawową siatkę połączeń pośpiesznych. W związku z tym zakłada się pomijanie przez pociągi tej kategorii wybranych postojów na odcinkach, na których zostanie zapewniona podstawowa częstotliwość obsługi, określona w podrozdziale 4.3 dotyczącym zasad kształtowania siatki połączeń. W związku z tym pociągi typu sprinter powinny obligatoryjnie obsługiwać następujące lokalizacje:

- miasta wojewódzkie,
- ośrodki miejskie zdefiniowane jako ośrodki I–IV rzędu zgodnie z podziałem przyjętym przez IRMiR,
- stacje według zasad dla pociągów pośpiesznych – tylko na początkowych lub końcowych odcinkach danej linii komunikacyjnej, co ma na celu zwiększenie potoków pasażerskich i dostępności oferty bez negatywnego wpływu na czas przejazdu na centralnym odcinku linii komunikacyjnej,
- ośrodki turystyczne, w których występują znaczące potoki pasażerskie,
- stacje węzłowe w przypadku, gdy zatrzymanie umożliwi skomunikowanie z miastem spełniającym kryterium dla połączenia typu sprinter, które nie ma takiego połączenia,
- stacje zwiększające dostępność w dużych aglomeracjach w przypadku, gdy jest to korzystne z punktu widzenia skrócenia czasu podróży liczonej w dystansie tzw. od drzwi do drzwi dla istotnej grupy podróżnych (np. Lublin Zachodni),
- stacje według zasad dla pociągów pośpiesznych, jeżeli na danym odcinku nie została zapewniona podstawowa częstotliwość obsługi,

- wybrane stacje zwiększające dostępność oferty wyłącznie w skrajnych porach doby, jeżeli dojazd i przesiadka z pociągu regionalnego na międzywojewódzki są utrudnione.



Rys. 34. Ogólne zasady ustalania postojów handlowych

Źródło: opracowanie Port Polska Sp. z o.o.

Planując lokalizację miejsc postojów handlowych, wzięto pod uwagę także następujące uwarunkowania niewynikające z sieci osadniczej kraju i dostępności oferty:

- postoje zależą od dostępności infrastruktury kolejowej i planów inwestycyjnych jej zarządców, przewidzianych do realizacji podczas obowiązywania niniejszego planu; w tym zakresie przyjęto założenia aktualne w momencie opracowania dokumentu; niektóre postoje mogą zależeć od wytrasowania linii komunikacyjnej w danym horyzoncie czasowym po danej linii kolejowej,
- założenia nie uwzględniają ograniczeń zdolności przepustowej wprowadzanych przez zarządców infrastruktury w trakcie planowania lub w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy na dany rok; w przypadku wprowadzenia:
 - tras objazdowych – dopuszczalne jest wyznaczenie dodatkowych miejsc zatrzymania, nieujętych w wykazie,
 - ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury – wybrane lokalizacje mogą być tymczasowo nieobsługiwane; w takiej sytuacji należy zapewnić komunikację zastępczą (z podażą miejsc, która zapewni obsługę spodziewanych potoków pasażerskich) lub przewidzieć alternatywny sposób obsługi danej lokalizacji,
- należy unikać wprowadzania postojów naprzemiennych (tzw. postojów paciorkowych) dla obsługi różnych lokalizacji położonych na danym odcinku z uwagi na niewielkie skrócenie czasu przejazdu uzyskiwane w przypadku nowoczesnego taboru trakcyjnego, ograniczenie relacji bezpośrednich oraz nieczytelność oferty dla pasażera,
- jeżeli obsługa postoju w danej miejscowości jest możliwa na dwóch stacjach (np. Warka, Warka Miasto), dopuszcza się wybór jednej z nich w zależności od m.in. możliwości zachowania skomunikowania, dostępnej infrastruktury pasażerskiej, potencjału do tworzenia węzła przesiadkowego oraz planów transportowych i planów odnośnie do zagospodarowania sąsiednich terenów; na odcinkach końcowych linii komunikacyjnej dopuszcza się obsługę obu stacji,
- postoje handlowe są wyznaczane także na tych stacjach granicznych, na których jest wymagane przeprowadzenie odprawy celno-paszportowej lub konieczny jest postój techniczny wynikający z uwarunkowań prowadzenia ruchu w obrębie przejścia granicznego lub działalności operatora.

W zakresie wyznaczania lokalizacji postojów handlowych dopuszczono odstępstwa od ww. zasad ogólnych w zależności od specyficznych uwarunkowań danej lokalizacji:

- włączono do siatki zatrzymań postoje handlowe niespełniające zasad ogólnych, które jednak pełnią istotną funkcję transportową dla mieszkańców obszaru i charakteryzują się wysoką wymianą pasażerską,
- dopuszczono przeniesienie postoju handlowego do innej lokalizacji, stanowiącej zwyczajowe miejsce obsługi danego miasta (np. przyjęto obsługę Garwolina przez postoje w Pilawie czy obsługę Pyskowic przez postoje w Gliwicach),
- dopuszczono pominięcie niektórych postojów w celu uniknięcia wydłużenia czasu jazdy, gdy odległości między kolejnymi postojami są niewielkie,
- w strefach aglomeracyjnych ograniczono postoje na stacjach spełniających kryteria, jeżeli ich nadmiar spowodowałby wydłużenie czasu przejazdu, a ich zmniejszona liczba jest kompensowana funkcjonującymi połączeniami aglomeracyjnymi lub regionalnymi.

Stacje i przystanki kolejowe zaplanowane do obsługi pociągami międzywojewódzkimi w obszarach aglomeracyjnych prezentuje Tabela 13, a pełny wykaz postojów handlowych dla pociągów pospiesznych Tabela 14. Wykaz ten może być aktualizowany wraz ze zmianami w ofercie połączeń aglomeracyjnych i regionalnych. W celu uzyskania oferty przewozowej rozbudowanej i zintegrowanej z połączeniami innych organizatorów możliwe jest wyznaczenie dodatkowych, niewymienionych w niniejszym dokumencie, lokalizacji postojów handlowych na podstawie wzajemnych uzgodnień.

Tabela 13. Stacje i przystanki kolejowe zaplanowane do obsługi pociągami międzywojewódzkimi w obszarach aglomeracyjnych

Nazwa strefy	Granice strefy (z postojem)	Postoje w obrębie strefy
warszawska	Grodzisk Mazowiecki ¹⁾ , Legionowo, Mińsk Mazowiecki, Otwock, Piaseczno, Sochaczew, Wołomin	Warszawa Centralna, Warszawa Gdańska ²⁾ , Warszawa Główna ²⁾ , Warszawa Młynów ²⁾ , Warszawa Służewiec, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia
wrocławska	Oława, Strzelin, Jaworzyna Śląska, Legnica, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Oleśnica Rataje lub Oleśnica ³⁾	Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów ¹⁾ , Wrocław Nadodrze
krakowska	Trzebinia, Miechów, Bochnia, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Gdów ⁴⁾	Kraków Główny, Kraków Piastów ¹⁾ , Kraków Płaszów

łódzka	Pabianice, Zgierz, Koluszki, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski	Łódź Chojny ⁵⁾ , Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec
poznańska	Szamotuły, Oborniki Wielkopolskie, Gniezno, Września, Środa Wielkopolska, Kościan ⁶⁾ , Opalenica	Poznań Główny, Swarzędz
górnośląska	Tarnowskie Góry, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, Sławków, Mysłowice, Tychy, Mikołów, Gliwice	Bytom, Chorzów Miasto, Katowice, Sosnowiec Główny, Sosnowiec Południowy ⁷⁾ , Zabrze
trójmiejska	Tczew, Wejherowo, Kartuzy	Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Główna, Rumia, Sopot, Wejherowo, Żukowo

OBJASNIENIA:

- ¹⁾ W przypadku dostosowania infrastruktury pasażerskiej.
- ²⁾ W przypadku braku przepustowości na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia.
- ³⁾ Po rewitalizacji i elektryfikacji linii 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, wybudowaniu linii Wieruszów – Chorzew – Bełchatów, rewitalizacji i elektryfikacji linii 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz budowie nowego odcinka Zarzecze – Bogumiłów.
- ⁴⁾ Po realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna i modernizacji istniejącej linii 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- ⁵⁾ W przypadku braku przepustowości na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska lub Łódź Fabryczna – Łódź Żabieniec.
- ⁶⁾ Po dostosowaniu infrastruktury peronowej zmiana na Mosinę.
- ⁷⁾ Do czasu odbudowy odcinka Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Dąbrowa Górnicza Gołonóg.

Tabela 14. Wykaz postojów handlowych dla pociągów pospiesznych

Województwo	Stacje i przystanki, na których będą realizowane postoje ^{*)}
dolnośląskie	Bardo Śląskie ¹⁾ , Bolesławiec, Brzeg Dolny, Bystrzyca Kłodzka ²⁾ , Chojnów, Duszniki-Zdrój, Dzierżoniów Śląski, Głogów, Gryfów Śląski, Jaworzyna Śląska, Jelenia Góra, Jelenia Góra Cieplice, Kamieniec Ząbkowicki, Kłodzko Główny, Kłodzko Miasto, Kudowa-Zdrój, Legnica, Lubań Śląski, Lubin, Marciszów ³⁾ , Mieroszów ⁴⁾ , Międzyzylesie, Milicz, Oborniki Śląskie, Oleśnica Rataje, Oleśnica ⁵⁾ , Oława, Piechowice, Pieńsk, Piława Górna, Polanica-Zdrój, Sędziszów ³⁾ , Strzelin, Syców ⁵⁾ , Szczytna, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Średnia, Świątoszów, Świdnica Miasto, Świebodzice, Twardogóra, Wałbrzych Główny ⁶⁾ , Wałbrzych Miasto ⁶⁾ , Węgliniec, Wołów, Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów ⁷⁾ , Wrocław Nadodrże, Ząbkowice Śląskie, Zebrzydowa, Zgorzelec, Zgorzelec Miasto, Żmigród, postoje sezonowe: Karpacz ²⁶⁾ , Łądek-Zdrój ²⁶⁾ , Stronie Śląskie ²⁶⁾
kujawsko-pomorskie	Aleksandrów Kujawski, Brodnica, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Wschód, Chełmce (Radziejów), Grudziądz, Inowrocław, Inowrocław Rąbinek, Jabłonowo Pomorskie, Kowalewo Pomorskie, Laskowice Pomorskie (Grudziądz), Mogilno, Nakło nad Notecią, Piotrków Kujawski, Rypin, Solec Kujawski, Terespol Pomorski

	(Świecie, Chełmno), Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Wąbrzeźno, Wierzchucin, Włocławek
lubelskie	Biała Podlaska, Bełżec (Tomaszów Lubelski), Biłgoraj, Chełm, Chełm Miasto, Dęblin, Dorohusk, Hrebenne, Hrubieszów Miasto, Izbica, Krasnystaw Miasto, Kraśnik, Lubartów, Lublin Główny, Lublin Zachodni, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Nałęczów, Parczew, Puławy Miasto, Radzyń Podlaski, Rejowiec, Szczepleszyn, Susiec, Świdnik Miasto, Terespol, Werbkowice, Zamość, Zamość Starówka, Zamość Wschód, Zawada ⁸⁾ , Zwierzyniec
lubuskie	Babimost, Dobiegniew, Gorzów Wielkopolski, Gorzów Wielkopolski Wschodni, Kostrzyn, Międzyrzecz, Nowa Sól, Nowe Drezdenko, Nowogród Osiedle, Rzepin (Słubice), Skwierzyna, Sulechów, Świebodzin, Witnica, Wschowa, Zbąszynek, Zielona Góra Główna, Zwierzyn (Strzelce Krajeńskie), Żagań, Żary
łódzkie	Bełchatów ⁵⁾ , Biała Rawska (Rawa Mazowiecka), Brzeziny ¹⁴⁾ , Chorzew Siemkowice, Drzewica, Działoszyn (Pajęczno), Koluszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Chojny ⁹⁾ , Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno Południe, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Poddębice, Radomsko, Rusiec Łódzki, Sieradz, Skierniewice, Szadek, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń ¹⁰⁾ , Wieruszów Miasto ¹⁰⁾ , Zduńska Wola, Zduńska Wola Południowa, Zgierz, Żychlin ²³⁾
małopolskie	Biecz, Bochnia, Bogoniowice Ciężkowice, Brzesko Okocim, Bukowno, Chabówka Stadion, Chrzanów Śródmieście, Gdów ¹²⁾ , Gorlice Zagórzany, Grybów, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona ¹¹⁾ , Kraków Główny, Kraków Piastów ¹³⁾ , Kraków Płaszów, Krynica-Zdrój, Lachowice Centrum, Limanowa ¹²⁾ , Maków Podhalański, Miechów, Muszyna, Muszyna Zdrój, Mszana Dolna ¹²⁾ , Nowy Sącz, Nowy Sącz Miasto ¹²⁾ , Nowy Targ, Olkusz, Oświęcim, Piwniczna-Zdrój, Poronin, Rabka-Zdrój ¹²⁾ , Ryto, Stróże, Stary Sącz, Sucha Beskidzka, Sucha Beskidzka Zamek ¹¹⁾ , Tarnów, Trzebinia, Tuchów, Wolbrom, Zakopane, Żegiestów-Zdrój
mazowieckie	Ciechanów, Chorzele, Dobieszyn (Białobrzegi, Kozienice) ¹⁵⁾ , Gostynin, Grodzisk Mazowiecki ¹⁶⁾ , Legionowo, Łochów (Węgrów), Małkinia, Mińsk Mazowiecki, Mława, Mordy Miasto, Nasielsk, Niemojki (Łosice), Nowy Dwór Mazowiecki, Ostrołęka, Otwock, Piaseczno, Pilawa (Garwolin), Pionki Zachodnie, Płock, Płońsk, nowe lotnisko krajowe ¹⁴⁾ , Przetycz, Przysucha, Raciąż, Radom Główny, Sarnaki, Siedlce, Sierpc, Sochaczew, Tłuszcz, Warka, Warszawa Centralna, Warszawa Gdańska ¹⁷⁾ , Warszawa Główna ¹⁷⁾ , Warszawa Służewiec, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Wołomin, Wyszaków, Żyrardów
opolskie	Brzeg, Byczyna Kluczborska, Głogówek, Gogolin (Krapkowice), Kędzierzyn-Koźle, Kluczbork, Nysa, Olesno Śląskie, Opole Główne, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Racławice Śląskie ¹⁸⁾ , Strzelce Opolskie, Zdzeszowice
podkarpackie	Boguchwała, Dębica, Jarosław, Jasło, Jedlicze, Kolbuszowa, Krosno, Krosno Miasto, Lesko Łukawica, Leżajsk, Łańcut, Mielec, Nisko, Nowa Dęba, Nowa Sarzyna, Nowy Zagórz, Olszanica, Przemyśl Główny,

	Przemyśl Zasanie, Przeworsk, Radymno ¹⁹⁾ , Ropczyce, Rudnik nad Sanem, Rzeszów Główny, Sanok, Sędziszów Małopolski, Stalowa Wola Centrum, Stalowa Wola Charzewice, Stalowa Wola Rozwadów, Strzyżów nad Wisłokiem, Tarnobrzeg, Uherce, Ustrzyki Dolne, Zaklików, Zagórz
podlaskie	Augustów, Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Bielsk Podlaski, Czarna Białostocka ¹⁹⁾ , Czeremcha, Czerwony Bór (Zambrów), Czyżew (Zambrów), Dąbrowa Białostocka, Grajewo, Hajnówka, Łapy, Łomża, Mońki, Nurzec, Osowiec, Siemiatycze, Sokółka, Suwałki, Szepietowo (Wysokie Mazowieckie), Śniadowo, Śniadowo-Stara Stacja, Trakiszki
pomorskie	Chojnice, Czarna Woda, Czarne, Czersk, Człuchów, Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Główna, Kaliska, Kartuzy ²⁴⁾ , Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Pelplin ²⁵⁾ , Prabuty, Rumia, Słupsk, Smętowo (Kwidzyn) ²⁵⁾ , Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Zblewo, Żukowo, postoje sezonowe: Choczewo, Chałupy, Gniewino, Jastarnia, Jurata, Kuźnica (Hel), Lubiatowo-Kopalino, Łeba, Hel, Osetnik, Puck, Sarbsk, Władysławowo
śląskie	Bielsko-Biała Główna, Bytom, Chałupki, Chorzów Miasto, Cieszyn, Czechowice-Dziedzice, Częstochowa, Częstochowa Stradom, Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, Gliwice, Jaworze Jasienica, Jaworzno Szczakowa, Jeleśnia, Katowice, Kłobuck, Koniecpol, Lubliniec, Mikołów, Mysłówice, Myszków, Pszczyna, Racibórz, Rybnik, Skoczów, Sławków, Sosnowiec Główny, Sosnowiec Południowy ²⁰⁾ , Tarnowskie Góry, Tychy, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Wisła Głębce, Wisła Uzdrowisko, Wodzisław Śląski, Zabrze, Zawiercie, Zebrzydowice (Jastrzębie Zdrój), Żory, Żywiec
świętokrzyskie	Chmielnik, Jędrzejów, Kielce Główny, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz, Sędziszów, Skarżysko-Kamienna, Starachowice Wschodnie, Staszów, Suchedniów ¹⁹⁾ , Włoszczowa, Włoszczowa Północ, Włoszczowice (Pińczów)
warmińsko-mazurskie	Barczewo, Biała Piska, Biskupiec Reszelski, Działdowo, Elbląg, Ełk, Giżycko, Iława Główna, Kętrzyn, Korsze, Mikołajki, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Orzysz, Olecko, Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Olsztynek, Ostróda, Pasłęk, Pisz, Rakowice (Nowe Miasto Lubawskie) ¹⁵⁾ , Ruciane-Nida, Spychowo, Szczytno, Wielbark
wielkopolskie	Babiarz, Chodzież, Dąbie nad Nerem, Gniezno, Jarocin, Jastrowie ²¹⁾ , Kalisz, Kępno, Koło, Konin, Kościan, Krajenka, Krobia, Krotoszyn, Krzyż, Leszno, Lipka Krajeńska, Międzychód, Mosina ⁷⁾ , Nowy Tomyśl, Oborniki Wielkopolskie Miasto, Opalenica, Ostrów Wielkopolski, Ostrzeszów, Piła Główna, Pleszew, Poznań Główny, Rawicz, Rogoźno Wielkopolskie, Sieraków Wielkopolski, Słupca, Swarzędz, Szamotuły, Środa Wielkopolska, Trzcianka, Wieleń, Wronki, Września, Wyrzysk Osiek, Złotów, Zbąszyń
zachodnio-pomorskie	Białogard, Chociwel, Chojna, Choszczno, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Goleniów, Gryfino, Kalisz Pomorski, Kołobrzeg, Koszalin, Łobez, Międzyzdroje, Recz Pomorski, Runowo Pomorskie, Sławno, Stargard, Szczecin Dąbie ²²⁾ , Szczecin Główny, Szczecin Podjuchy,

	Szczecinek, Świdwin, Świnoujście, Tuczno Krajeńskie, Ustronie Morskie, Wałcz, Węgorzyno, Wolin ⁷⁾ , Wysoka Kamieńska, Złocieniec, postoje sezonowe: Gryfice, Nowogard, Płoty, Trzebiatów
--	---

OBJAŚNIENIA:

^{*)} Dla wybranych stacji w nawiasach podano główną miejscowość obsługiwaną przez wskazaną stację.

- ¹⁾ Tylko pociągi krajowe.
- ²⁾ W zależności od przebiegu linii komunikacyjnej Gdynia – Praga i Warszawa – Praga.
- ³⁾ W przypadku uruchomienia przewozów po linii nr 302 możliwe będzie przeniesienie z Sędziszawia do Marciszowa.
- ⁴⁾ Po dostosowaniu korytarza Wrocław – Mieroszów – granica państwa – Meziměstí – Praha do przewozów międzynarodowych.
- ⁵⁾ Po rewitalizacji i elektryfikacji linii 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, wybudowaniu linii Wieruszów – Chorzew – Bełchatów, rewitalizacji i elektryfikacji linii 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz budowie nowego odcinka Zarzecze – Bogumiłów.
- ⁶⁾ Docelowo pożądana obsługa Wałbrzycha przez stacje Wałbrzych Centrum oraz Wałbrzych Szczawienko, co wymaga dostosowania infrastruktury pasażerskiej, poza tym dla wybranych pociągów, w szczególności w celu zapewnienia przesiadek na połączenia w kierunku Kłodzka.
- ⁷⁾ Pod warunkiem wydłużenia peronów do 400 metrów.
- ⁸⁾ Do czasu powstania łącznicy pozwalającej na jazdę z linii 69 do Zamościa bez zmiany kierunku jazdy.
- ⁹⁾ W przypadku braku przepustowości na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska lub Łódź Fabryczna – Łódź Żabieniec.
- ¹⁰⁾ Pełna obsługa po rewitalizacji i elektryfikacji linii 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, wybudowaniu linii Wieruszów – Chorzew – Bełchatów, rewitalizacji i elektryfikacji linii 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz budowie nowego odcinka Zarzecze – Bogumiłów; do tego czasu obsługa niesystemowo 1 lub 2 parami z ciągu Kraków – Katowice – Poznań.
- ¹¹⁾ Do czasu zakończenia projektu budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna i modernizacji linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- ¹²⁾ Po realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna i modernizacji istniejącej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- ¹³⁾ Systemowe postoje pod warunkiem wydłużenia peronów do 400 m, integracji przestrzennej z siecią komunikacji miejskiej i poprawy zdolności przepustowej na odcinku Zastów – Kraków Główny; do tego czasu dopuszczalne zatrzymanie pociągów o skrajnych porach w ciągu doby.
- ¹⁴⁾ Po realizacji inwestycji.
- ¹⁵⁾ Pod warunkiem uruchomienia dowozowych linii autobusowych (dla Rakowic – do Nowego Miasta Lubawskiego i Lubawy, dla Dobieszyna – do Kozienic i Białobrzegów).
- ¹⁶⁾ Pod warunkiem budowy dodatkowego peronu.
- ¹⁷⁾ W przypadku braku przepustowości na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia.
- ¹⁸⁾ Po ukończeniu projektu Rewitalizacja linii kolejowych Racibórz – Raclawice Śląskie.
- ¹⁹⁾ Dopuszcza się wyłącznie w skrajnych porach doby w celu skompensowania ewentualnych braków w ofercie regionalnej lub aglomeracyjnej.
- ²⁰⁾ Do czasu odbudowy odcinka Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Dąbrowa Górnicza Gołonóg.
- ²¹⁾ Z możliwością przeniesienia postoju na stację Jastrowie Miasto po dostosowaniu infrastruktury pasażerskiej.
- ²²⁾ Z możliwością przeniesienia postoju na stację Szczecin Zdroje pod warunkiem przybliżenia przystanku do Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.
- ²³⁾ Dopuszcza się wyłącznie w wybranych porach doby w celu uzupełnienia oferty połączeń regionalnych, do czasu uruchomienia przez organizatorów przewozów regionalnych bezpośrednich połączeń do i z Warszawy.
- ²⁴⁾ Obsługa zależna od dostępnej zdolności przepustowej.
- ²⁵⁾ Dopuszcza się w wybranych porach doby w celu uzupełnienia oferty połączeń regionalnych w kierunku Trójmiasta i Bydgoszczy.
- ²⁶⁾ W przypadku uruchomienia połączeń sezonowych na odcinkach sieci obsługujących te stacje.

W szczególnych przypadkach jest dopuszczalne wyznaczenie postoju handlowego dla wybranych, kursujących w skrajnych porach doby połączeń danej linii komunikacyjnej, jeżeli

pozwała to na zapewnienie dostępności do oferty międzywojewódzkiej, która w pozostałych porach doby jest dostępna dzięki połączeniom o charakterze regionalnym lub aglomeracyjnym.

Ponadto dopuszcza się także wprowadzanie innych zmian w zakresie lokalizacji postojów handlowych pod warunkiem potwierdzenia ich zasadności na podstawie analizy uwzględniającej:

- zmiany potencjału danej lokalizacji, z uwzględnieniem jej otoczenia (sąsiadujący i skomunikowany obszar), w zakresie zmiennych demograficznych, generatorów ruchu i zagospodarowania przestrzennego (w tym planowanego),
- prognozowane i istniejące potoki pasażerów (wielkość wymiany pasażerskiej), w tym kierunki przemieszczeń uwzględniające dane rzeczywiste operatora i modele prognostyczne (w szczególności dopuszcza się rezygnację z postoju w przypadku niewielkiej wymiany podróżnych),
- wpływ na atrakcyjność oferty przewozowej międzywojewódzkiej i regionalnej w wyniku wprowadzenia lub usunięcia postoju,
- wpływ na rozkład jazdy pociągów (np. na zmiany czasu przejazdu, wykorzystanie przepustowości, koordynację liniową i węzłową tras pociągów),
- wpływ na możliwość integracji z innymi środkami transportu, w tym z komunikacją zbiorową,
- dostępność oferty międzywojewódzkiej za pomocą przewozów regionalnych obsługujących daną stację, z uwzględnieniem możliwości rozpoczęcia i zakończenia podróży w skrajnych porach doby (wcześnie rano lub późno wieczorem),
- odległość do najbliższego miejsca postoju w celu uniknięcia nadmiernego zagęszczenia miejsc zatrzymania i wydłużenia czasu jazdy,
- dostępność infrastruktury peronowej i pasażerskiej.

Przeprowadzona analiza powinna umożliwić organizatorowi podjęcie optymalnej decyzji, a w szczególności pomóc ocenić wszystkie przewidywalne skutki jej wprowadzenia. Należy zastrzec, że zintegrowany cykliczny rozkład jazdy jest bardzo wrażliwy na zmiany w siatce zatrzymań, ponieważ mogą one wpływać na czas przejazdu między stacjami węzłowymi, co może w konsekwencji powodować zerwanie skomunikowań z innymi pociągami czy lokalną komunikacją autobusową.

4.5. Zasady kształtowania cen biletów

Mając na uwadze konieczność zapewnienia dostępności cenowej pociągów realizujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej (zgodnie z treścią podrozdziału 4.1), organizator przewozów międzywojewódzkich aktywnie wpływa na kształtowanie warunków podróży oraz wysokość cen biletów za przejazd, ustalając taryfę przewozową, określając ceny maksymalne biletów (cennik bazowy) za przejazd pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi uruchamianymi na podstawie umów PSC oraz zasady ich naliczania, a także regulamin przewozu, który definiuje wzajemne prawa i obowiązki pasażerów oraz operatora.

We wszystkich połączeniach międzywojewódzkich i międzynarodowych (na odcinku polskim) o charakterze użyteczności publicznej będą honorowane cennik bazowy, taryfa przewozowa, a także regulamin przewozu opracowane przez organizatora. Będą one stosowane również w połączeniach przesiadkowych realizowanych przez różnych operatorów. W przypadku przejazdu pociągami różnych operatorów cena bazowa będzie obliczana na podstawie łącznej odległości drogi przewozu.

Operator będzie obowiązany do stosowania cennika bazowego, taryfy przewozowej, a także regulaminu przewozu opracowanych przez organizatora przewozów. Operator może stosować również własną taryfę przewozową oraz regulamin przewozu, jeżeli nie są one niezgodne z taryfą przewozową i regulaminem przewozu opracowanymi przez organizatora. Zarządzanie cenami biletów (których poziom nie może przekraczać cen ustalonych w cenniku bazowym) należy do kompetencji przewoźników realizujących ww. kolejowe przewozy pasażerskie. Mogą oni również proponować w swoich cennikach biletowych, w sposób usystematyzowany, za zgodą organizatora przewozów, dodatkowe promocje cenowe w celu elastycznego reagowania na sytuację konkurencyjną na rynku przewozów. Te działania nie powinny jednak prowadzić do niepotrzebnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami kolejowymi w ramach stosowanej polityki cenowej.

Ceny bazowe biletów uwzględniają siłę nabywczą społeczeństwa, a także konkurencyjność wobec kosztu podróży innymi środkami transportu, w tym w szczególności wobec przejazdu samochodem osobowym. Bilet nabywany w dniu wyjazdu na podróż w klasie ekonomicznej (drugiej) co do zasady nie powinien być droższy niż koszt zmienny podróży jednej osoby na danej trasie samochodem osobowym.

Ponadto w ramach procesu przygotowania dokumentacji przetargowej na wybór operatora w kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich organizator opracuje i przedstawi wytyczne do tworzenia systemu taryfowo-biletowego w celu spełnienia postulatu dostępności cenowej dla połączeń realizowanych w ramach PSO, jeżeli operator będzie chciał stosować własną taryfę przewozową oraz własny regulamin przewozu. Wytyczne te będą wykorzystywane przez organizatora przewozów do tworzenia taryfy przewozowej, regulaminu przewozu i cennika bazowego oraz przez oferentów na etapie tworzenia przez nich oferty taryfowej oraz projektu cennika biletów. Wytyczne te będą w szczególności uwzględniały następujące aspekty:

- zapewnione są niższe ceny biletów w dniach i porach doby o obniżonym popycie i na pociągi o mniejszej frekwencji, a także dla nowo uruchamianych połączeń lub na odcinkach z mało konkurencyjnym czasem przejazdu (bądź w okresie prowadzenia prac torowych skutkujących wydłużeniem czasu przejazdu pociągów),
- dopuszczalne jest dynamiczne zarządzanie ceną biletów przy uwzględnieniu cennika bazowego (ceny maksymalnej),
- cennik powinien być degresywny w stosunku do odległości przejazdu,
- małe (2–5 osób) i duże grupy pasażerów, podróżując wspólnie, mają dodatkowe zniżki na takie przejazdy w celu zapewnienia konkurencyjności cenowej w porównaniu do podróży samochodem lub autokarem,
- dla odcinków, w których ramach są realizowane regularne podróże do pracy lub szkoły, są wprowadzane bilety okresowe (np. miesięczne) w cenach istotnie niższych niż suma biletów jednorazowych zakupionych na dany okres (bez limitu liczby przejazdów),
- rezerwacja na miejsce do siedzenia do biletów jednorazowych powinna być zasadniczo bezpłatna,
- połączenia uruchamiane na podstawie planu są objęte rezerwacją miejsc, jednak dopuszcza się przejazd z biletem bez wskazania miejsca siedzącego do poziomu zapewnienia uznawanego za zapewniający komfort i bezpieczeństwo podróży,
- obowiązek przystąpienia przez operatorów przewozów międzywojewódzkich do krajowych systemów biletów zintegrowanych,
- dostępność biletów w systemie sprzedaży w okresie niekrótszym niż 30 dni przed planowaną podróżą, przy czym należy dążyć do wydłużenia okresu przedsprzedaży biletów, z uwzględnieniem regulacji Unii Europejskiej w zakresie sprzedaży biletów kolejowych.

Zgodnie ze zgłaszanymi postulatami zostaną podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury prace mające na celu wdrożenie wspólnego biletu o charakterze sieciowym (np. obowiązującego w całym kraju lub wybranym województwie) obejmującego co najmniej wszystkie połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej różnych organizatorów przewozów.

W zakresie połączeń międzynarodowych realizowanych w ramach PSO kluczowe założenia dotyczące systemu taryfowo-biletowego obejmują następujące kwestie:

- przedsprzedaż dostępna w okresie co najmniej 90 dni przed planowaną podróżą, optymalnie 180 dni przed podróżą,
- brak obowiązkowej rezerwacji w relacjach międzynarodowych, w tym unikanie sytuacji, gdy rezerwacja jest wymagana tylko do przekroczenia odcinka granicznego lub tylko na terenie jednego z krajów na trasie przejazdu,
- cena bazowa za przejazd po odcinku polskim w relacji międzynarodowej co do zasady nie powinna przekraczać ceny maksymalnej dla przejazdów pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi uruchamianymi na podstawie umów PSC, ponadto należy dążyć do stanu, w którym ceny bez względu na miejsce zakupu biletu (np. w Polsce czy w Niemczech) będą identyczne,
- cennik zarządzany dynamicznie, maksymalizujący w pierwszej kolejności liczbę przewiezionych podróżnych.

Ponadto organizator dopuszcza możliwość indeksacji bazowych cen biletów w przypadku wystąpienia istotnych zmian wskaźników makroekonomicznych, w tym inflacji.

4.6. Koncepcja stanu docelowego i przejściowego

W związku z koniecznością zaplanowania i wdrożenia procesu liberalizacji przewozów kolejowych wynikającą z IV pakietu kolejowego, o czym mowa szerzej w podrozdziale 3.1, niezbędne jest podjęcie szeregu działań natury legislacyjnej i organizacyjnej. Obowiązek zagwarantowania przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kolejnych okresach na podstawie zasad unijnych wynika z umowy ramowej wygasającej w 2030 r.

Rozporządzenie 1370/2007 oprócz konieczności stosowania konkurencyjnej procedury wyboru operatora i zapewnienia równego dostępu do postępowań i niedyskryminacyjnych warunków wprowadziło obowiązek określenia przez organizatora specyfikacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz zakresu ich

stosowania. Organizator, określając specyfikacje zobowiązań, musi należycie przestrzegać zasady proporcjonalności zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Specyfikacje zobowiązań muszą być spójne z celami polityki określonymi w pozostałych dokumentach dotyczących celów transportu publicznego.

Przygotowując się do otwarcia rynku, organizator powinien udostępnić wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej i zapewnić jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Ochrona obejmuje informacje dotyczące badania popytu na transport ze strony podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z publicznym transportem zbiorowym objętym konkurencyjną procedurą wyboru operatora oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkownika wymaganych pojazdów lub taboru, aby umożliwić zainteresowanym stronom przygotowanie odpowiednich planów i oferty.

Do zadań organizatora należy w szczególności:

- opracowywanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- określenie zakresu oferty przewozowej planowanej do objęcia umowami PSO, w tym m.in. minimalnej liczby kursów oraz obsługi określonych stacji, wymaganej podaży miejsc, terminów kursowania pociągów, relacji pociągów, godzin kursowania kluczowych pociągów,
- publikacja ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych w trybie konkurencyjnym,
- określenie zasad obliczania rekompensaty oraz weryfikacja kosztów i przychodów operatora,
- zawarcie w umowie warunków kontroli i rozliczania rekompensaty,
- monitorowanie wykonania usług,
- opracowanie katalogu kar umownych, mechanizmów motywacyjnych i ich stosowanie,
- ustalenie zasad taryfowych i cen biletów.

Zakłada się, że w ramach procedury konkurencyjnej zostanie zaprojektowany podział całości oferty przewozowej na mniejsze pakiety przewozowe. Umożliwi to pojawienie się konkurencji w postaci kilku ofert różnych przewoźników na dany pakiet. Organizator może stosować różne kryteria przy kształtowaniu pakietów, w tym m.in. geograficzne, funkcjonalne, ekonomiczne, techniczne (np. w zakresie optymalizacji wykorzystania taboru) oraz społeczne.

Przyjęty na lata 2031–2034 układ pakietów przewozowych będzie stanowił pewnego rodzaju pomost pomiędzy dotychczasową formą organizacji przewozów a stanem docelowym zamierzonym od 2035 r., w którym oczekuje się zwiększenia udziału segmentu komercyjnego ze względu na oddanie do eksploatacji linii KDP (tzw. linii Y). Głównym wyzwaniem jest utrzymanie w omawianym okresie stabilności przewozów kolejowych świadczonych w ramach umów PSC i płynne dostosowanie systemu przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych do nowej sytuacji. Projektowana na ten okres oferta powinna spełniać kryteria konkurencyjności i atrakcyjności dla podróżnych. Wybór tras, które będą objęte umowami PSC, zostanie dokonany na podstawie analiz bazujących m.in. na prognozach ruchu, opracowanych z wykorzystaniem narzędzi analitycznych, takich jak modele popytu, modele przepustowości sieci kolejowej oraz modele ekonomiczne.

Organizator na etapie przygotowywania warunków postępowania konkurencyjnego określi model funkcjonowania przewozów, tj. model brutto, netto lub mieszany. W przypadku modelu brutto potencjalni operatorzy będą składali oferty związane tylko ze stroną kosztową realizowanej usługi, natomiast w wariantcie netto wypłacana rekompensata będzie stanowiła różnicę między kosztami a przychodami osiągniętymi przez operatora. Model netto przez przeniesienie części ryzyka związanego z uzyskiwanymi przychodami motywuje przewoźników do aktywnego działania na rzecz zwiększenia liczby pasażerów przez podnoszenie jakości obsługi.

Wybór modelu netto w ramach umów o świadczenie usług publicznych znajduje uzasadnienie w perspektywie racjonalności ekonomicznej, stabilności finansowej organizatora oraz podnoszenia jakości świadczonych usług. Jednocześnie przyjmuje się, że model netto będzie funkcjonował w hybrydowej konstrukcji, tj. z częściowym przejęciem ryzyka przez zamawiającego poprzez zapewnienie określonych mechanizmów wyrównawczych. Będzie to pewien kompromis pomiędzy pełnym modelem netto a modelem brutto, w którego ramach przewoźnik zachowuje motywację do rozwoju usług, organizator redukuje niepewność i zabezpiecza ciągłość przewozów, a ryzyko rynkowe jest dzielone pomiędzy obie strony.

Na etapie przygotowawczym do procedury konkurencyjnej zostanie również przeanalizowana możliwość zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do taboru kolejowego. Bariera związana z dostępem do rynku transportu kolejowego wynikająca z konieczności dysponowania odpowiednim taborem jest duża, ale zgodnie z prawodawstwem unijnym nie może stanowić ograniczenia w ubieganiu się o zamówienie. Organizator jest zobowiązany do przeprowadzenia oceny ww. sytuacji i podjęcia odpowiednich działań w razie uznania tego za stosowne. Więcej informacji w zakresie dostępności i zapotrzebowania na tabor znajduje się w podrozdziałach 3.3 oraz 6.4.

5. Opis zmian planowanych do 2030 r. w stosunku do planu transportowego z 2020 r.

Zgodnie z założeniami planu transportowego obowiązującego do dnia 14 grudnia 2030 r. do 2030 r. wzrasta częstotliwość obsługi linii komunikacyjnych, co zapewni poprawę jakości obsługi. Operator został zobowiązany do uruchomienia połączeń na nowych trasach, na których dotychczas nie były uruchamiane pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe. Wśród nowych linii komunikacyjnych planowanych do uruchomienia do 2030 r. znajdują się odcinki sieci kolejowej pozwalające na zaoferowanie przewozów w relacjach uzupełniających dotychczasową sieć przewozów, jak na przykład Warszawa – Łódź – Kalisz – Leszno – Głogów – Zielona Góra.

Jak wspomniano, na liniach komunikacyjnych już obsługiwanych umowa z operatorem przewiduje wzrost częstotliwości połączeń zarówno na głównych ciągach komunikacyjnych, jak i liniach uzupełniających sieć połączeń. Na trasie Łódź – Warszawa założono wzrost liczby par połączeń z 25 w 2026 r. do 37 par połączeń w 2030 r. W analogicznym okresie między Gdynią a Słupskiem oferta zwiększa się z 9 do 13 par pociągów, a z Warszawy do Olsztyna z 8 do 12 par. Oferta zostanie rozszerzona także na mniej obciążonych ruchem i przewozami liniach np. Kraków – Hrubieszów czy Kraków – Zagórz. Zmiany w liczbie połączeń na poszczególnych odcinkach wynikają z aktualizacji prognoz popytu na przewozy międzywojewódzkie oraz dostępnych zasobów finansowych i zdolności przepustowej infrastruktury.

Wzrost pracy eksploatacyjnej w perspektywie do 2030 r. będzie możliwy dzięki pozyskaniu przez operatora nowego taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów organizowanych przez Ministra. Do tego czasu do ruchu zostaną włączone nowe hybrydowe

zespoły trakcyjne, lokomotywy hybrydowe oraz wagony. Na zakończenie aktualnej umowy ramowej z operatorem do eksploatacji powinny także wchodzić piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne umożliwiające większe przewozy w warunkach ograniczonej zdolności przepustowej czy zbyt krótkich krawędzi peronowych. Dzięki wdrożeniu do 2030 r. nowego taboru standard podróżowania oraz świadczenia usług dodatkowych powinien ulec dalszej poprawie.

Realizowana w 2026 r. oferta przewozowa połączeń PSO wynosi 72,1 mln pockm. Docelowo limit pracy eksploatacyjnej określony w umowie ramowej z operatorem wzrośnie w 2030 r. o blisko 29 % i wyniesie 92,9 mln pockm – będzie to wartość porównywalna z wielkością pracy przewidywaną w planie. W przypadku zaistnienia uzasadnionych przesłanek praca eksploatacyjna może się zmieniać na zasadach przewidzianych w umowie ramowej PSC.

Rozkład ruchu w połączeniach organizowanych przez Ministra prognozowany na zakończenie umowy z aktualnym operatorem wskazuje na utrzymanie silnego trendu wzrostowego w przewozach pomiędzy ośrodkami I, II i III rzędu (według hierarchii IRMiR). Nowością jest pojawienie się przewozów pomiędzy Warszawą a Ostrołęką i Łomżą – uruchomienie tej linii komunikacyjnej do 2030 r. może okazać się dużym sukcesem frekwencyjnym.

Zgodnie z umową ramową PSC rekompensata planowana do wypłaty operatorowi w latach 2026–2030 wynosi łącznie 19,8 mld zł. Wzrost rekompensaty w poszczególnych latach wynika z przewidzianych w umowie PSC wydatków związanych z modernizacją i wymianą taboru kolejowego wykorzystywanego do realizacji przewozów. Rekompensatę w umowie PSC z aktualnym operatorem planowaną do wypłaty w latach 2026–2030 przedstawia Tabela 15.

Tabela 15. Rekompensata w umowie PSC z aktualnym operatorem planowana do wypłaty w latach 2026–2030

Rok	Rekompensata [tys. zł]
2026	2 555 782
2027	3 374 545
2028	4 217 496
2029	4 642 776
2030	4 992 427

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury

Kierunek rozwoju oferty przewozowej do 2030 r. powinien być nastawiony na zwiększanie efektywności realizowanych przewozów. Oferta na zakończenie umowy z obecnym operatorem powinna stanowić punkt wyjścia do jej dalszego kształtowania po 2030 r. tak, aby pasażerowie w jak najmniejszym stopniu odczuli przejście z dotychczasowej formuły realizacji przewozów do modelu konkurencyjnego. Szczegółowy opis planowanej oferty po roku 2030 został przedstawiony w podrozdziale 6.1.

6. Charakterystyka oferty przewozowej w latach 2031–2034

6.1. Charakterystyka liczbowa i graficzna oferty przewozowej

Oferta przewozowa została opracowana zgodnie z metodyką opisaną w podrozdziale 4.3 oraz przedstawiona dla dwóch horyzontów czasowych:

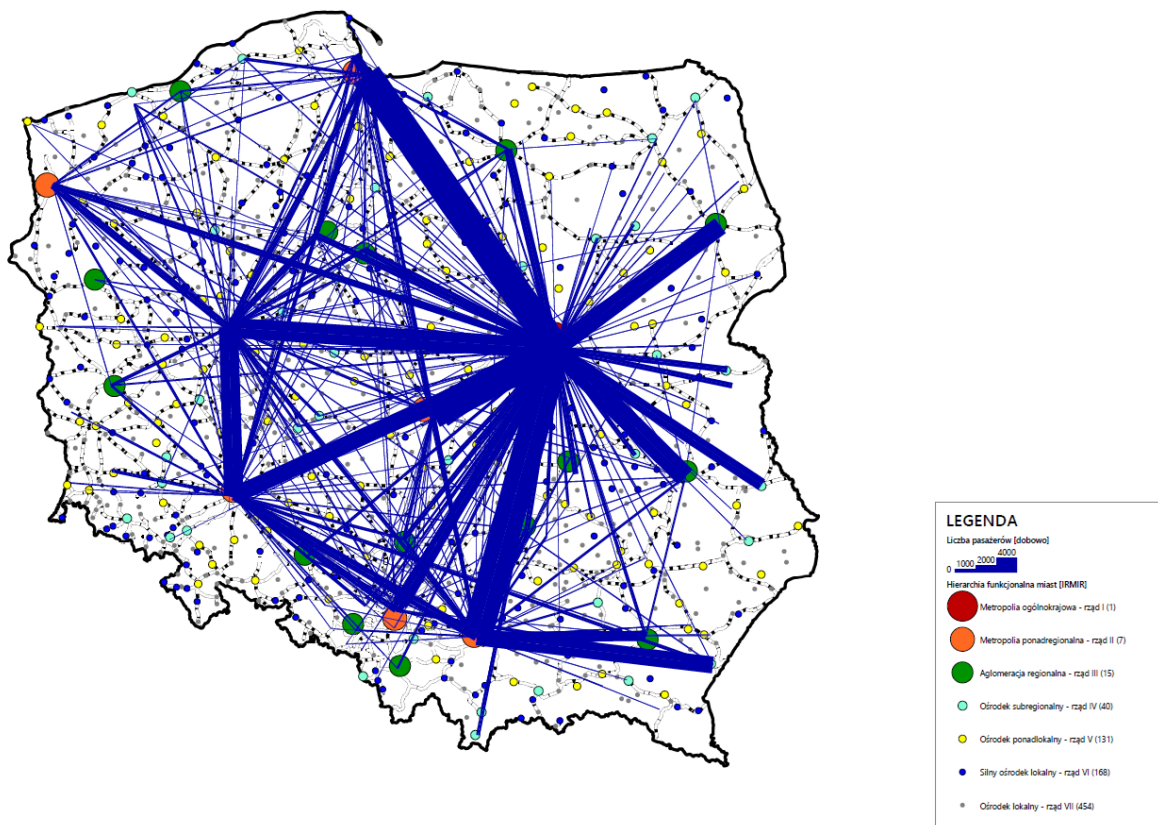
- roku 2031 – po zakończeniu obowiązywania obecnej umowy ramowej z operatorem i realizacji szeregu inwestycji w infrastrukturę kolejową,
- roku 2034 – po oddaniu do eksploatacji pierwszego odcinka linii KDP, tj. Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź.

Mając na uwadze powyższe przesłanki, uznano, że planowany 4-letni okres świadczenia usług przewozowych będzie adekwatny. Oczekuje się, że kolejne generacje przetargów na przewozy dalekobieżne mogą uwzględniać dłuższe okresy, na które będą podpisywane umowy PSC.

Wypracowana oferta przewozowa została wsparta wynikami narzędzi analitycznych, takich jak czterostopniowy model popytu na przewozy w ruchu pasażerskim. Na tej podstawie określono kierunki rozwoju oferty przewozowej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach kolejowych w Polsce. Więźbę ruchu w transporcie zbiorowym w 2034 r. w relacjach powyżej 100 km przedstawia Rys. 35.

Modele prognostyczne wskazują na rosnące przemieszczenia między największymi ośrodkami w kraju. Ich wyniki obrazują główne kierunki przemieszczeń ludności w podróżach długodystansowych (powyżej 100 km), zagregowane do powiatów. Widać silnie zarysowaną oś komunikacyjną kraju, która pokazuje przemieszczenia pomiędzy Warszawą i pozostałymi największymi ośrodkami. Istotne znaczenia ma także ciąg południowo-zachodni znajdujący się w osi Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań.

Planowana oferta przewozowa stanowi odpowiedź na potrzeby transportowe, w tym przez zapewnienie wysokich częstotliwości kursowania, atrakcyjnych czasów przejazdów oraz zapewnienie dogodnej przesiadki, tam gdzie nie ma możliwości realizacji połączeń bezpośrednich. System kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest uzupełniany także przez obsługę linii przebiegających przez tereny o niskiej dostępności transportu publicznego, tak by zrealizować cele opisane w podrozdziale 4.1.



Rys. 35. Więźba ruchu w transporcie zbiorowym w 2034 r. w relacjach powyżej 100 km

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Prognozowana oferta przewozowa zakłada zapewnienie 1-godzinnej częstotliwości kursowania pociągów pomiędzy głównymi ośrodkami w kraju. Na niektórych liniach zakłada się także zwiększenie tej częstotliwości poprzez uruchomienie dodatkowych pociągów typu sprinter, zapewniających szybkie połączenia bez wpływu na pogorszenie oferty podstawowej. Mniejsza częstotliwość kursowania pociągów na liniach magistralnych jest dopuszczalna na ciągach, na których równolegle zakłada się funkcjonowanie połączeń komercyjnych. Linie uzupełniające sieć połączeń zostały zaplanowane z częstotliwością bazową co 4 godziny lub co 8 godzin. Od tej zasady dopuszczono wyjątki w sytuacji prognozowanych niskich potoków pasażerskich lub konieczności zaangażowania dodatkowego taboru w warunkach jego ograniczonej dostępności.

W ramach prac nad ofertą zidentyfikowano odcinki sieci kolejowej szczególnie wrażliwych na sytuację geopolityczną:

- Przemyśl – Medyka – granica państwa – Mościska,
- Terespol – granica państwa – Brześć,
- Sokółka – Kuźnica Białostocka – granica państwa – Grodno.

Na powyższych odcinkach nie zakładano organizacji połączeń przez Ministra z uwagi na zaplanowanie wyłącznie połączeń komercyjnych (Przemyśl – Mościska) lub zawieszenie ruchu pasażerskiego na odcinkach Terespol – Brześć oraz Kuźnica Białostocka – Grodno na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie czasowego zawieszenia lub ograniczenia ruchu granicznego na określonych przejściach granicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1403, z późn. zm.). W przypadku zmiany uwarunkowań prawnych i geopolitycznych plan dopuszcza uruchomienie połączeń międzynarodowych organizowanych przez Ministra na ww. odcinkach.

Projekt oferty przewozowej w niniejszym planie zakłada kontynuację obsługi linii kolejowych przewidzianych do obsługi do 2030 r. Na podstawie wyników prognoz, a także informacji z PKP PLK SA i Port Polska Sp. z o.o. na temat planowanych inwestycji infrastrukturalnych zidentyfikowano potencjał dla obsługi nowych i dotychczas nieobsługiwanych odcinków sieci kolejowej, obejmujących ciągi:

- Olsztyn – Mikołajki – Ełk,
- Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn – granica państwa,
- Warszawa – Port Polska – Łódź,
- Wrocław – Oleśnica – Wieluń – Bełchatów – Warszawa,
- Jelenia Góra – Lubiąż – Węgliniec – Zebrzydowa – Żagań,
- Rzeszów – Zagórz – Ustrzyki Dolne,
- Zwierzyniec – Hrebenne – granica państwa,
- Kraków – Gdów – Limanowa – Nowy Sącz,
- Kraków – Gdów – Mszana Dolna – Rabka-Zdrój – Zakopane,
- Wejherowo – Choczewo – Lubiatowo – Łeba (obsługa sezonowa).

W perspektywie 2032 r. planuje się oddanie do eksploatacji pierwszego odcinka nowej linii KDP między Warszawą Zachodnią a Łodzią Fabryczną. Oznacza to, że w trakcie obowiązywania niniejszego planu powstanie nowy korytarz transportowy, pozwalający na przejęcie części ruchu z linii kolejowych nr 1 i nr 3.

Kluczowym punktem znajdującym się w omawianym fragmencie budowanej linii kolejowej nr 85 jest nowy port lotniczy, budowany w ramach inwestycji Port Polska, którego otwarcie zakłada się również w roku 2032. Będzie ona znacznym generatorem ruchu. Planuje się, że w pierwszym pełnym roku działalności obsłuży 33 mln pasażerów, przy czym transport kolejowy będzie głównym środkiem komunikacji dla osób korzystających z lotniska.

W celu zabezpieczenia odpowiedniej częstotliwości połączeń na linii kolejowej nr 85 dopuszcza się możliwość uruchomienia pociągów, których głównym zadaniem będzie obsługa relacji Warszawa – Łódź w nowym korytarzu transportowym, a także wsparcie oferty dowozowej do lotniska powstającego w ramach inwestycji Port Polska. Mógłby to być osobny segment przewozów nazwany AeroExpress (AEx). Połączenia organizowane przez Ministra będą stanowić uzupełnienie tej oferty przewozowej i zapewnią dojazd do lotniska z bardziej odległych części kraju. Na obecnym etapie nie można przesądzić, kto będzie organizatorem połączeń AEx ani jacy interesariusze będą finansowali te połączenia. W szczególności nie jest określone, że ich organizatorem będzie Minister. W związku z tym w celu zabezpieczenia odpowiedniej zdolności przepustowej, a także pozostawienia możliwości organizowania tych połączeń przez Ministra w niniejszym planie wskazuje się potencjalne linie komunikacyjne dla tych połączeń. Mając na uwadze powyższe, ostateczny układ linii komunikacyjnych w korytarzu Warszawa – Koluszki – nowe lotnisko krajowe – Łódź będzie zależał od finalnie przyjętego modelu funkcjonowania połączeń AEx uzgodnionego pomiędzy właściwymi interesariuszami.

W ramach oferty przewozowej pociągów realizujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej na rozkład jazdy 2030/2031 zaplanowano pracę eksploatacyjną na poziomie 109,4 mln pockm. W perspektywie rozkładu jazdy 2033/2034 przewiduje się jej wzrost do poziomu 118,1 mln pockm. Prognozowaną wielkość pracy eksploatacyjnej w latach 2031–2034 przedstawia Tabela 16. W segmencie PSO przewozy pasażerów prognozuje się na poziomie 125,8 mln w 2031 r. i 133,1 mln w 2034 r. Prognozę liczby pasażerów w pociągach PSO w latach 2031–2034 (dla połączeń całorocznych, bez sezonowych) przedstawia Tabela 17.

Tabela 16. Prognozowana wielkość pracy eksploatacyjnej w rozkładach jazdy 2030/2031–2033/2034

Rok	Praca eksploatacyjna [mln pockm]
2030/2031	109,4
2031/2032	112,6
2032/2033	116,2
2033/2034	118,1

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Tabela 17. Prognoza liczby pasażerów w pociągach PSO w latach 2031–2034

Rok	Liczba pasażerów [mln]	Liczba paskm [mld]
2030/2031	125,8	25,1
2031/2032	128,4	25,3
2032/2033	131,7	26,0
2033/2034	133,1	26,3

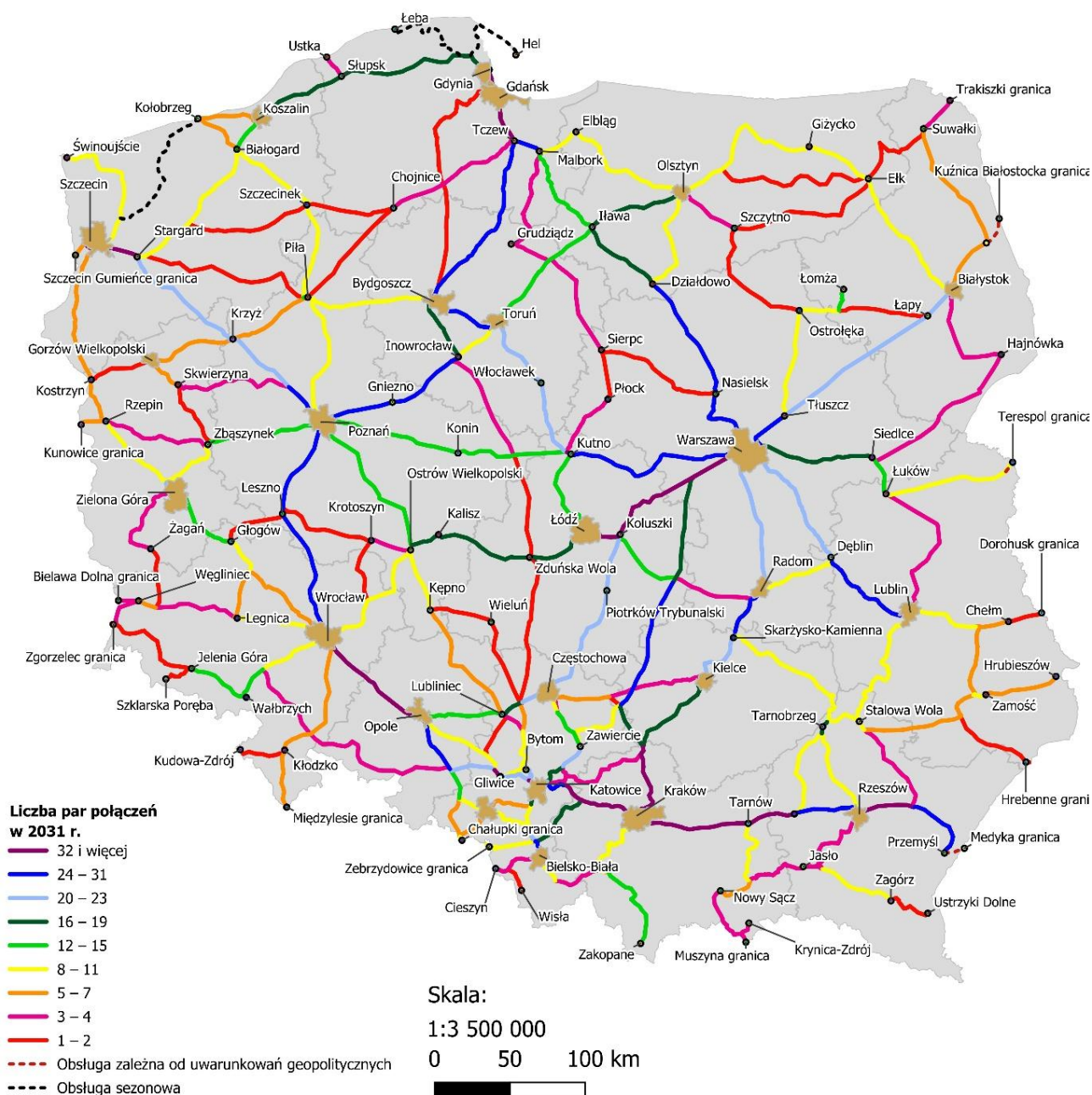
Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

Skala realizowanych przewozów pozwoli na osiągnięcie pracy przewozowej na poziomie 25,1 mld paskm w 2030 r. Do 2034 r. liczba ta powinna wzrosnąć do 26,3 mld paskm (bez pociągów sezonowych). Planowaną sieć komunikacyjną połączeń PSO w roku 2031 przedstawia Rys. 36, a w 2034 r. Rys 37. Na mapach zaprezentowano planowaną minimalną liczbę połączeń codziennych oraz odcinki sieci kolejowej planowane do obsługi sezonowej w przyjętych horyzontach czasowych. Mapy mają charakter poglądowy i przedstawiają minimalne wartości liczby par połączeń. W odniesieniu do stanu obecnego największe zmiany w sieci komunikacyjnej połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych realizujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej będą dotyczyły ciągów: Warszawa – Łódź, Warszawa – Bydgoszcz, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok oraz Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Poznań – Szczecin.

Zmiany będą związane z rozszerzeniem oferty przewozowej na powyższych odcinkach, odpowiadających głównym kierunkom przemieszczeń ludności w podróżach długodystansowych w skali kraju, i będą stanowiły odpowiedź na identyfikowane potrzeby transportowe przez zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów, w tym także przez uruchomienie dodatkowych pociągów typu sprinter. Zmiany obejmują ponadto dostosowanie sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych w związku z planowanym otwarciem linii KDP na odcinku Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź, linii Podłęże – Piekietko, łódzkiej linii średnicowej, linii Wejherowo – Choczewo – Łeba, a dodatkowo także uwzględnienie możliwości uruchomienia przewozów międzywojewódzkich na odcinkach Olsztyn – Mikołajki – Ełk, Kielce – Staszów – Tarnobrzeg, Żagań – Zebrzydowa – Zgorzelec – Jelenia Góra.

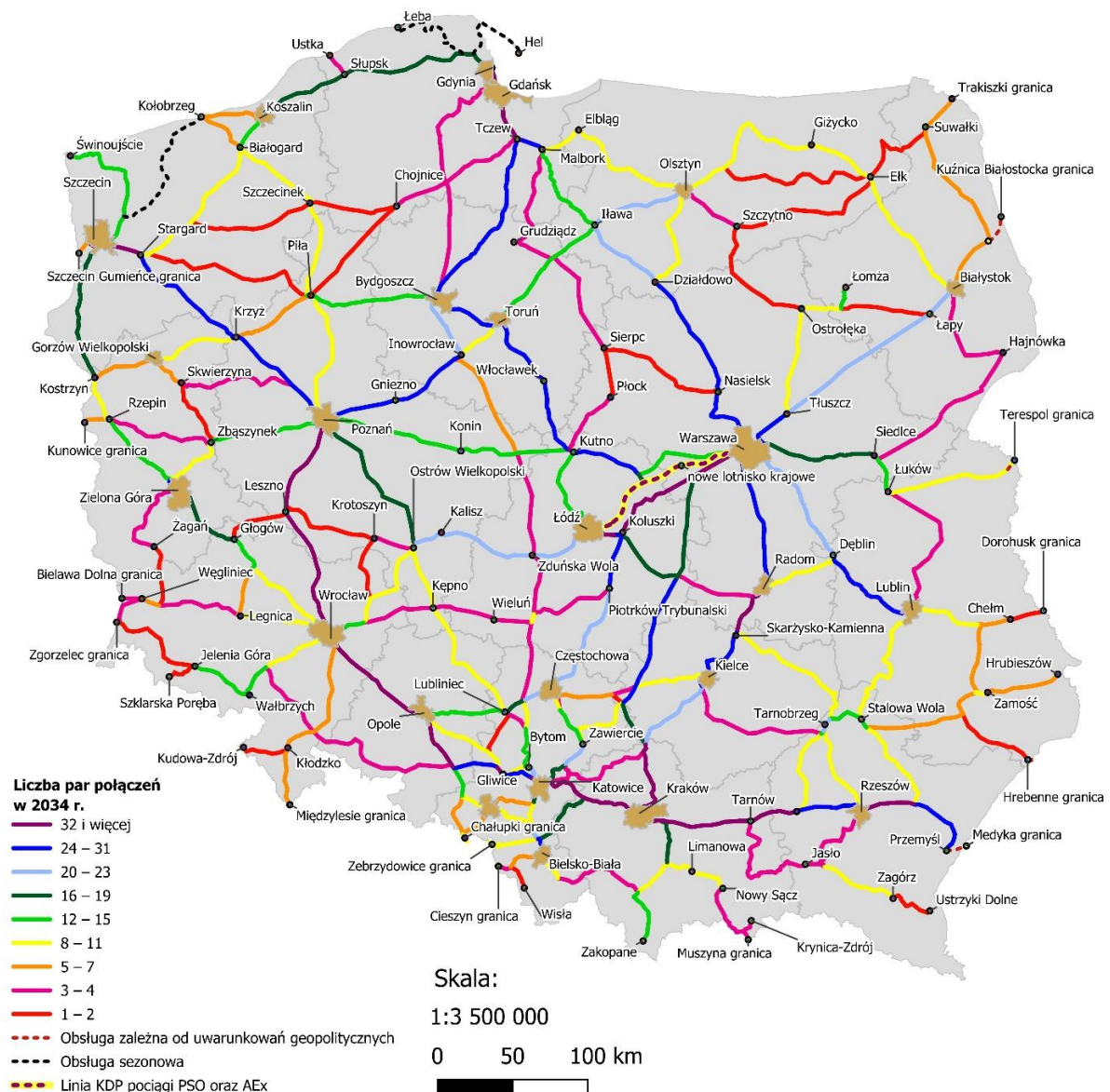
Poszczególnymi kolorami oznaczono liczby połączeń codziennych. Dodatkowo czarną linią przerywaną oznaczono odcinki obsługiwane sezonowo. Czerwona linia przerywana oznacza obsługę odcinków uzależnioną od sytuacji geopolitycznej. Liczby połączeń sezonowych się nie określa. Pociągi sezonowe nie są wliczane do liczby połączeń codziennych

przewidzianych w planie (z wyjątkiem sytuacji, gdy na pewnym odcinku uzupełniają się terminami kursowania z innym pociągiem niebędącym pociągiem codziennym, tak że łącznie spełniają definicję połączenia codziennego, wskazaną powyżej). W przypadku linii KDP Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź wskazano kursowanie zarówno pociągów przeznaczonych do obsługi lotniska (AEx), jak i połączeń organizowanych przez Ministra na podstawie planu.



Rys. 36. Planowana sieć komunikacyjna połączeń PSO w 2031 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Rys. 37. Planowana sieć komunikacyjna połączeń PSO w 2034 r.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Ponadto należy zaznaczyć, że w uzasadnionych przypadkach, wynikających w szczególności z prac modernizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych oraz ograniczeń w dostępności zdolności przepustowej, istnieje możliwość zmiany tras lub liczby kursujących pociągów. W okresach występowania ograniczeń zdolności przepustowej dopuszcza się w szczególności czasowe zmiany relacji pociągów, ograniczenie liczby połączeń, wprowadzenie tras objazdowych lub zmianę organizacji ruchu przy zachowaniu możliwie największej spójności oferty przewozowej. Zmiany takie powinny w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w sieć połączeń, a ich zakres powinien wynikać jedynie

z utrudnień powstających w danej okolicy. Minister będzie monitorować stan linii kolejowych objętych niniejszym planem. W przypadku zagrożenia realizacji planu będzie podejmować ewentualnie interwencje względem zarządcy infrastruktury i operatora przewozów.

Organizator może zdecydować o modyfikacji planowanej sieci przewozów. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się także uruchomienie nowych połączeń na odcinkach sieci kolejowej, nieuwjętych w prezentowanej sieci komunikacyjnej. Zmiany tego typu mogą obejmować połączenia uruchamiane z wykorzystaniem przykładowych odcinków sieci kolejowej:

- Łódź Widzew – Łódź Chojny – Łódź Kaliska,
- Łódź Widzew – Łódź Chojny – Pabianice,
- Warszawa Wschodnia – Warszawa Gdańska – Warszawa Służewiec,
- Warszawa Wschodnia – Warszawa Gdańska – Grodzisk Mazowiecki,
- Warszawa Wschodnia – Warszawa Gdańska – Sochaczew,
- Warszawa Główna – Warszawa Zachodnia,
- Skierniewice – Łowicz Główny,
- Skawina – Oświęcim,
- Chybie – Żory,
- Leszczyny – Knurów – Gliwice,
- Leszczyny – Knurów – Katowice,
- Orzesze Jańskowice – Mikołów – Katowice,
- Zawiercie – Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry,
- Łazy – Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry,
- Kluczbork – Namysłów – Oleśnica,
- Kłodzko Główne – Jedlina-Zdrój – Wałbrzych Główny,
- Kłodzko Miasto – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie,
- Jelenia Góra – Karpacz,
- Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój,
- Sławno – Darłowo,
- Kartuzy – Lębork – Łeba,
- Somonino – Gliniec,
- Żukowo – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna,
- Laskowice Pomorskie – Grudziądz,

- Żywiec – Zwardoń (granica państwa),
- Opole Główne – Nysa,
- Łowicz – (linia KDP) – Skierniewice,
- Swarzędz – Poznań Franowo – Poznań Starołęka.

Nie jest to katalog zamknięty, a decyzja o wprowadzeniu obsługi danej trasy będzie podejmowana przez organizatora na podstawie analizy danych w zakresie prognoz ruchu, dostępności zdolności przepustowej i zapewnienia spójności sieci komunikacyjnej.

W ramach określonej powyżej (Rys. 36 i Rys. 37) liczby połączeń organizator będzie kształtował linie komunikacyjne, które będą stanowiły podstawę organizacji postępowań konkurencyjnych na realizację przewozów w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach kolejowych.

Tabela 18 prezentuje linie komunikacyjne tworzące sieć połączeń PSO – pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej. Przedstawiona sieć linii komunikacyjnych może być modyfikowana w wyniku prac modernizacyjnych prowadzonych przez zarządców infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych bądź na kluczowych węzłach kolejowych. Zmiany w przebiegach linii kolejowych mogą być realizowane na podstawie zgłaszanych postulatów przewozowych, w szczególności przez pasażerów, operatorów i samorządy lokalne. Układ linii może być modyfikowany również w odpowiedzi na inne zidentyfikowane potrzeby modyfikacji zarówno przez organizatora przewozów, jak i przez operatorów przewozów.

Tabela 18. Linie komunikacyjne tworzące sieć połączeń PSO – pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej

Lp.	Linie komunikacyjne
1	Gdynia Główna ¹⁾ – Tczew ¹⁾ – Iława Główna ¹⁾ – Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Zawiercie – Katowice – Petrovice u Karviné – Wien Hauptbahnhof
2	Kraków Główny – Oświęcim – Petrovice u Karviné – Praha hlavní nádraží
3	Kraków Główny – Oświęcim – Petrovice u Karviné – Wien Hauptbahnhof
4	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Zawiercie – Katowice – Rybnik – Bohumin – Praha hlavní nádraží
5 ¹⁾	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Oświęcim – Petrovice u Karviné – Praha hlavní nádraží
6	Poznań Główny ¹⁾ – Leszno ¹⁾ – Wrocław Główny – Opole Główne – Bohumin – Wien Hauptbahnhof
7	Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko Miasto – Lichkov – Praha hlavní nádraží oraz Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra

8	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Legnica – Głogów – Zielona Góra Główna – Rzepin – Frankfurt (Oder) – Berlin Hauptbahnhof lub Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Legnica – Horka Güterbahnhof – Leipzig Hauptbahnhof
9	Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Zbąszynek – Rzepin – Frankfurt (Oder) – Berlin Hauptbahnhof
10	Kaunas – Mockava – Suwałki – Białystok – Warszawa Centralna – Kraków Główny
11	Gdynia Główna ¹⁾ – Tczew ¹⁾ – Iława Główna ¹⁾ – Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Nowy Sącz – Muszyna – Plaveč – Košice – Budapest Keleti oraz Gdynia Główna ¹⁾ – Tczew ¹⁾ – Iława Główna ¹⁾ – Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Nowy Sącz – Muszyna – Krynica-Zdrój
12 ¹⁾	Warszawa Wschodnia – Lublin Główny – Chełm – Dorohusk – Jagodin – Kyiv Pasazhyrskyi
13	Berlin Hauptbahnhof – Tantow – Szczecin Główny – Stargard – Koszalin – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Elbląg – Olsztyn Główny – Giżycko – Ełk – Białystok
14	Szczecin Główny – Stargard – Koszalin – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Elbląg – Olsztyn Główny – Szczycno ¹⁾ – Pisz ¹⁾ – Ełk ¹⁾ – Suwałki ¹⁾ – Mockava ¹⁾ – Kaunas ¹⁾
15 ¹⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Zawiercie – Katowice – Rybnik – Bohumin – Budapest Nyugati
16 ¹⁾	Warszawa Wschodnia – Lublin Główny – Rawa Ruska
17 ³⁾	Berlin Hauptbahnhof – Tantow – Szczecin Główny – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra Główna – Głogów – Legnica – Wrocław Główny – Opole Główne – Gliwice – Katowice – Kreków Główny – Tarnów – Dębica – Rzeszów Główny – Przemyśl Główny oraz Świnoujście – Szczecin Główny – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra Główna – Głogów – Legnica – Wrocław Główny – Opole Główne – Gliwice – Katowice – Kraków Główny – Tarnów – Dębica – Rzeszów Główny – Przemyśl Główny
18 ³⁾	Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Warszawa Centralna – Radom Główny – Kielce Główne – Kraków Główny – Tarnów – Dębica – Rzeszów Główny – Przemyśl Główny
19 ³⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Zawiercie – Katowice – Rybnik – Bohumin – München Hauptbahnhof
20 ³⁾	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Oświęcim – Rybnik – Bohumin – München Hauptbahnhof
21 ^{3), 7)}	Chełm – Lublin Główny – Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna – Kalisz – Poznań Główny – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny – Świnoujście oraz Chełm – Lublin Główny – Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna – Kalisz – Poznań Główny – Zbąszynek – Rzepin – Frankfurt (Oder) – Berlin Hauptbahnhof
22 ³⁾	Świnoujście – Szczecin Główny – Stargard – Krzyż – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Opole Główne – Rybnik – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Zakopane

23 ³⁾	Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Zakopane – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Nowy Sącz – Muszyna – Krynica-Zdrój
24 ³⁾	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Koszalin – Słupsk – Ustka
25 ^{3), 7)}	Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra – Wałbrzych Główny – Wrocław Główny – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Łódź Fabryczna – Warszawa Centralna – Białystok
26 ³⁾	Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Kamieniec Żąbkowski – Kłodzko Miasto – Lichkov – Praha hlavní nádraží
27 ³⁾	Zakopane – Gdów ²⁾ – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Częstochowa Stradom – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna
28	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Częstochowa Stradom – Opole Główne – Wrocław Główny – Legnica – Zgorzelec Miasto – Görlitz lub Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Częstochowa Stradom – Opole Główne – Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna
29 ⁷⁾	Giżycko – Elk – Białystok – Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Wrocław Główny
30	Kołobrzeg ⁸⁾ – Płoty ⁸⁾ – Szczecin Główny Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra Główna – Głogów – Wrocław Główny – Opole Główne – Rybnik – Bielsko-Biała Główna oraz Świnoujście – Szczecin Główny – Kostrzyn – Rzepin – Zielona Góra Główna – Głogów – Wrocław Główny – Opole Główne – Rybnik – Bielsko-Biała Główna
31	Suwałki ¹⁾ – Białystok – Warszawa Centralna – Kutno – Poznań Główny – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn ⁴⁾ – Szczecin Główny ⁴⁾
32	Białystok – Warszawa Centralna – Kutno – Poznań Główny – Zbąszynek – Zielona Góra Główna – Żary – Żagań
33	Białystok – Elk – Giżycko – Olsztyn Główny – Iława Główna – Toruń Główny – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny
34	Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Zbąszynek – Zielona Góra Główna
35	Olsztyn Główny – Iława Główna – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny
36	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Koszalin – Słupsk – Ustka lub Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg
37	Żywiec ¹⁾ – Bielsko-Biała Główna – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska lub Żywiec ¹⁾ – Bielsko-Biała Główna – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna

38	Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Warszawa Centralna – Radom Główny – Kielce Główne – Kraków Główny
39	Ustka ¹⁾ – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Warszawa Centralna – Radom Główny – Kielce Główne – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Zakopane
40	Warszawa Wschodnia – Siedlce – Łuków – Parczew – Lublin Główny
41	Lublin Główny – Stalowa Wola Charzewice – Tarnobrzeg – Mielec – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra oraz Lublin Główny – Stalowa Wola Charzewice – Tarnobrzeg – Mielec – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Miasto – Kudowa-Zdrój
42 ⁷⁾	Zielona Góra Główna – Głogów – Leszno – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Łódź Fabryczna – Warszawa Centralna – Siedlce – Łuków – Terespol
43	Olsztyn Główny – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Częstochowa Stradom – Tarnowskie Góry – Katowice – Bielsko-Biała Główna lub Olsztyn Główny – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Częstochowa Stradom – Tarnowskie Góry – Katowice – Gliwice – Racibórz
44	Olsztyn Główny – Warszawa Centralna – Piotrków Trybunalski ⁵⁾ – Bełchatów ⁵⁾ – Kępno ⁵⁾ – Oleśnica ⁵⁾ – Wrocław Główny ⁵⁾
45	Lublin Główny – Radom Główny – Kielce Główne – Częstochowa Stradom – Opole Główne – Wrocław Główny
46	Lublin Główny – Radom Główny – Kielce Główne – Olkusz – Katowice
47	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny – Świnoujście lub Hrubieszów – Miasto ¹⁾ – Zamość ¹⁾ – Stalowa Wola Rozwadów ¹⁾ – Tarnobrzeg ¹⁾ – Mielec ¹⁾ – Dębica ¹⁾ – Tarnów – Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Opole Główne – Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny – Świnoujście
48	Kraków Główny – Tarnów – Dębica – Mielec – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Rozwadów – Zamość – Hrubieszów Miasto
49	Kraków Główny – Tarnów – Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz
50	Hrubieszów Miasto ¹⁾ – Zamość – Lublin Główny – Warszawa Centralna – Kutno – Poznań Główny – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny – Świnoujście
51	Gdynia Główna – Tczew – Chojnice – Piła Główna – Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn
52 ¹⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Kutno – Inowrocław Rąbinek – Poznań Główny
53	Warszawa Wschodnia – Ostrołęka – Łomża
54	Białystok – Łomża – Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn Główny – Iława Główna – Tczew – Gdynia Główna
55	Szczecin Główny – Stargard – Krzyż – Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – Kępno – Tarnowskie Góry – Katowice lub Szczecin Główny ⁴⁾ – Kostrzyn ⁴⁾ – Gorzów Wielkopolski – Krzyż – Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – Kępno – Częstochowa Stradom – Zawiercie – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Nowy Sącz ²⁾

56	Lublin Główny – Radom Główny – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Kalisz – Poznań Główny – Krzyż – Stargard – Szczecin Główny
57	Rzeszów Główny – Stalowa Wola Rozwadów – Tarnobrzeg – Staszów – Kielce Główny – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Kalisz – Poznań Główny
58	Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła Główna – Bydgoszcz Główna – Toruń Główny – Kutno – nowe lotnisko krajowe ⁶⁾ – Warszawa Centralna – Lublin Główny – Stalowa Wola Rozwadów – Rzeszów Główny
59	Chełm – Lublin Główny – Warszawa Centralna – nowe lotnisko krajowe ⁶⁾ – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Stargard – Szczecin Główny
60	Bydgoszcz Główna – Toruń Główny – Kutno – nowe lotnisko krajowe ⁶⁾ – Warszawa Centralna – Lublin Główny
61	Gdynia Główna – Tczew – Chojnice – Szczecinek – Stargard – Szczecin Główny
62	Jelenia Góra – Zgorzelec Miasto – Żagań – Żary – Zielona Góra Główna – Rzepin – Kostrzyn – Szczecin Główny
63	Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Toruń Główny – Kutno – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Kraków Główny – Gdów ²⁾ – Zakopane
64	Gdynia Główna – Tczew – Kwidzyn – Grudziądz – Sierpc – Płock – Kutno – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Kraków Główny
65	Hel ⁸⁾ – Gdynia Główna – Tczew – Bydgoszcz Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Opole Główny – Rybnik – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Zakopane
66	Wisła Głębce ¹⁾ – Bielsko-Biała Główna ¹⁾ – Oświęcim – Kraków Główny – Kielce Główny – Radom Główny – Warszawa Centralna – Iława Główna – Olsztyn Główny lub Żywiec – Bielsko-Biała Główna – Oświęcim – Kraków Główny – Kielce Główny – Radom Główny – Warszawa Centralna – Iława Główna – Olsztyn Główny lub Český Těšín – Cieszyn – Bielsko-Biała Główna – Oświęcim – Kraków Główny – Kielce Główny – Radom Główny – Warszawa Centralna – Iława Główna – Olsztyn Główny
67	Warszawa Wschodnia – Płońsk – Sierpc – Grudziądz – Kwidzyn – Tczew – Gdynia Główna
68	Gdynia Główna – Kościerzyna – Bydgoszcz Główna – Inowrocław Rąbinek – Tarnowskie Góry – Katowice
69 ⁷⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska
70	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Radom Główny – Sandomierz – Tarnobrzeg – Rzeszów Główny – Krosno – Sanok – Zagórz – Ustrzyki Dolne lub Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Radom Główny – Sandomierz – Tarnobrzeg – Rzeszów Główny – Przemyśl Główny
71	Warszawa Wschodnia – Siedlce – Hajnówka – Białystok
72	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż – Piła Główna – Bydgoszcz Główna – Toruń Główny – Iława Główna – Olsztyn Główny
73	Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek – Zielona Góra Główna – Głogów – Wrocław Główny
74 ¹⁾	Kraków Główny – Oświęcim – Rybnik – Racibórz
75 ⁴⁾	Szczecin Główny – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski
76 ¹⁾	Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Charzewice – Lublin Główny – Warszawa Wschodnia – Iława Główna – Tczew – Gdynia Główna – Leba ⁸⁾ oraz Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Tarnobrzeg –

	Stalowa Wola Charzewice – Lublin Główny – Warszawa Wschodnia – Iława Główna – Tczew – Gdynia Główna – Hel ⁸⁾
77 ¹⁾	Olsztyn Główny – Mikołajki – Ełk – Białystok – Warszawa Wschodnia
78 ⁸⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Częstochowa Stradom – Opole Główny – Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna oraz Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Częstochowa Stradom – Opole Główny – Wrocław Główny – Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko Miasto – Kudowa-Zdrój
79 ⁸⁾	Ustka – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Iława Główna – Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia
80 ^{3), 8)}	Kraków Główny – Zawiercie – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Łeba oraz Kraków Główny – Zawiercie – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Hel
81 ^{3), 8)}	Bohumin – Rybnik – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Inowrocław Rąbinek – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Łeba lub Bohumin – Rybnik – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Inowrocław Rąbinek – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Hel oraz Bielsko-Biała Główna – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Inowrocław Rąbinek – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Łeba lub Bielsko-Biała Główna – Katowice – Zawiercie – Częstochowa – Inowrocław Rąbinek – Bydgoszcz Główna – Tczew – Gdynia Główna – Hel
82 ^{3), 8)}	Kraków Główny – Katowice – Gliwice – Częstochowa Stradom – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna – Kutno – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg
83 ^{3), 8)}	Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła Główna – Poznań Główny – Leszno – Wrocław Główny – Opole Główny – Rybnik – Bielsko-Biała Główna
84 ⁷⁾	Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – nowe lotnisko krajowe ⁶⁾ – Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska (tzw. AEx)

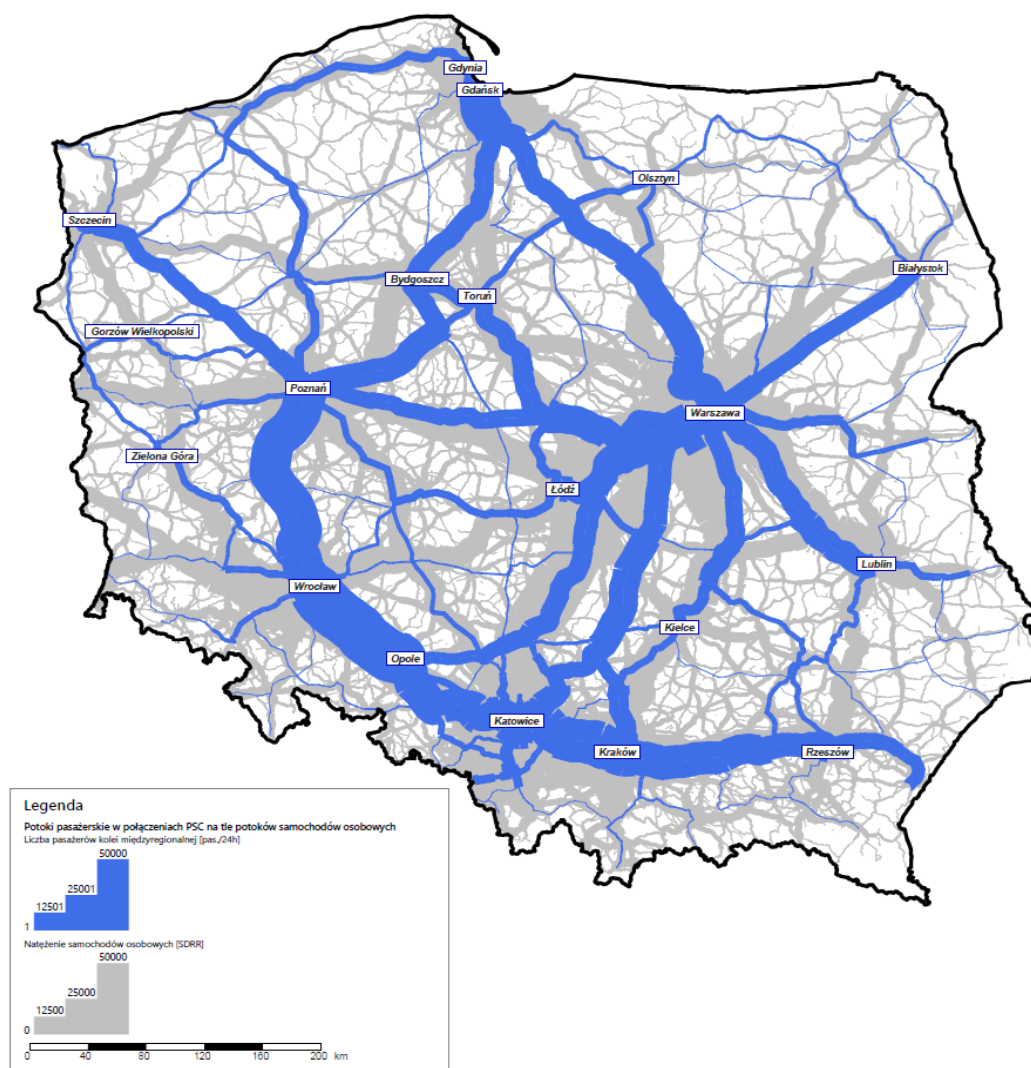
OBJAŚNIENIA:

- 1) Pociąg dzienny uzupełniający.
- 2) Po realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa i Szczyrzyc – Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- 3) Pociąg nocny.
- 4) Po realizacji prac infrastrukturalnych związanych z umożliwieniem uruchomienia połączeń na ciągu Szczecin – Gorzów Wielkopolski z jednoczesną obsługą stacji Kostrzyn.
- 5) Po rewitalizacji i elektryfikacji linii 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, wybudowaniu linii Wieruszów – Chorzew – Bełchatów, rewitalizacji i elektryfikacji linii 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz budowie nowego odcinka Zarzecze – Bogumiłów.
- 6) Po realizacji inwestycji.
- 7) Ostateczny układ linii komunikacyjnych w korytarzu Warszawa – Koluszki – nowe lotnisko krajowe – Łódź będzie zależał od finalnie przyjętego modelu funkcjonowania połączeń AEx uzgodnionego pomiędzy właściwymi interesariuszami.
- 8) Pociąg sezonowy.

Zamieszczonych przebiegów linii komunikacyjnych nie należy wprost utożsamiać z zaplanowanymi relacjami pociągów. Dla realizacji sieci połączeń dopuszcza się łączenie kilku linii komunikacyjnych w jedną relację oraz uruchamianie relacji skróconych w ramach

linii komunikacyjnych, a także łączenie relacji. Liczby w tabeli mają charakter jedynie porządkowy i nie stanowią numeracji linii.

W celu zapewnienia odpowiedniego podejścia analitycznego posłużono się metodą modelowania przy użyciu czterostopniowego multimodalnego modelu ruchu. Zasadnicze prace analityczne prowadzono w Zintegrowanym Modelu Ruchu, opracowanym przez CUPT. Oszacowane wyniki modelu służą do weryfikacji założeń ofertowych oraz stanowią wkład do dalszych prac w zakresie analizy zapotrzebowania na rekompensatę. Prognozowane potoki pasażerskie połączeń PSO na tle potoków samochodów osobowych w roku 2034 [pasażerów na dobę] przedstawia Rys. 38.



Rys. 38. Prognozowane potoki pasażerskie połączeń PSO na tle potoków samochodów osobowych w 2034 r. [pasażerów na dobę]

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu

W wyniku przeprowadzonych analiz prognozuje się wzrost popytu na usługi transportowe, mierzone m.in. pracą przewoźową i wzrostem liczby pasażerów. Jednocześnie zostanie zapewniona dostępność transportowa do obszarów kraju do tej pory słabo skomunikowanych. Zapewnienie lepszej i bardziej komfortowej infrastruktury znacząco skraca czas przejazdu między głównymi miastami. Oszczędności czasu powinny wpłynąć pozytywnie na postrzeganie roli kolei jako zasadniczego środka transportu w całym systemie transportowym kraju.

6.2. Finansowanie przewozów

Przewiduje się, że w latach 2031–2034 przewozy objęte niniejszym planem będą wykonywane przez jednego lub więcej operatorów na podstawie umów na świadczenie usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich oraz międzynarodowych, zawartych po udzieleniu zamówień w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 793), stosownie do wymogów rozporządzenia 1370/2007. Organizacja postępowań konkurencyjnych powinna zapewniać rzeczywistą możliwość udziału różnych podmiotów rynkowych, z uwzględnieniem konieczności zachowania efektywności ekonomicznej, dostępności taboru oraz odpowiedniego czasu mobilizacji operatorów.

Planowany 4-letni okres (grudzień 2030 r. – grudzień 2034 r.), na który zostaną podpisane umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich z operatorami wybranymi w trybie konkurencyjnym, jest związany w szczególności z następującymi przesłankami:

- dążeniem do zapewnienia odpowiedniego okresu mobilizacji dla przewoźników, który w przypadku umów wieloletnich powinien być adekwatnie dłuższy niż obecnie planowane 2 lata dla umów PSC podpisywanych na przewozy od grudnia 2030 r.,
- dużą zmiennością stanu infrastruktury kolejowej i możliwych zasad organizacji rynku przewozów dalekobieżnych w kraju od roku 2035, szczególnie w kontekście oddania do ruchu linii KDP Warszawa – Łódź – Sieradz – Wrocław lub Sieradz – Poznań, w tym także w rezultacie niezbędnych zmian w alokacji tras pociągów i przepustowości w kluczowych węzłach sieci kolejowej kraju,

- znaczną dynamiką wzrostu liczby podróży w ruchu dalekobieżnym, obserwowaną w ostatnich latach, i w efekcie obiektywnymi trudnościami w zapewnieniu w pełni wiarygodnych i odpowiednio dokładnych na potrzeby postępowania przetargowego prognoz zapotrzebowania na przewozy w dalszych okresach,
- niepewnością odnośnie do dalszego rozwoju sytuacji geopolitycznej w Polsce i Europie i związanej z tym kwestii zabezpieczenia długoterminowego, stabilnego finansowania przewozów dalekobieżnych.

Operatorzy będą otrzymywali rekompensatę za prowadzoną działalność. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który jest równoważny sumie wpływów, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody operatora. Sposób obliczenia wyniku finansowego netto uwzględnia różnicę między kosztami poniesionymi w związku z zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych, nałożonym przez organizatora i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej, pomniejszonymi o wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane w sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych a przychodami taryfowymi i wszystkimi innymi przychodami wygenerowanymi podczas wypełniania danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oraz rozsądnym zyskiem.

Szacunek wartości przyszłego wynagrodzenia w formie rekompensaty dla operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (bez uwzględnienia pociągów AEx) oparto na założeniu, że niezależnie od faktycznej liczby operatorów i podziału przewozów mechanizm ich wynagradzania, średnie ponoszone koszty i osiągnane przychody będą zbliżone do jednostkowych wartości historycznych, z uwzględnieniem prognozowanej zmiany pracy eksploatacyjnej i pracy przewozowej oraz zmiany poziomu cen i płac w czasie.

W przypadku przychodów ze sprzedaży biletów oparto się na aktualnym cenniku PKP Intercity S.A. opublikowanym w 2025 r. dla rozkładu jazdy 2025/2026, z uwzględnieniem zakładanej średniej ulgi handlowej. Przychody ze sprzedaży biletów uwzględniają liczbę pasażerów i długość danej relacji zgodnie z parametrami cennikowymi.

Dodatkowo uwzględniono pozostałe przychody jako procentowy narzut na przychody z biletów; obejmują one sprzedaż miejscówek, sprzedaż uprawnień, bagaż, przesyłki, inne usługi i świadczenia oraz opłaty dodatkowe. Dotację przedmiotową uwzględniono, przyjmując,

że będzie ona równa ulgom ustawowym. W związku z kluczowym wpływem cen biletów na wysokość rekompensaty i brakiem materialnych zmian cen biletów w przewozach międzywojewódzkich objętych PSC w ostatnich latach na potrzeby kalkulacji przyjęto brak zmian cennika w kolejnych latach.

Koszty operacyjne potencjalnych operatorów są oparte na danych historycznych dla przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, oddzielnie w odpowiednich kategoriach taborowych (elektryczne zespoły trakcyjne oraz składy wagonowe obsługujące przewozy w ramach PSO). Wykorzystano także dane dotyczące kosztów operacyjnych opracowane przez przewoźników dla taboru kupowanego i modernizowanego na potrzeby realizacji przewozów międzywojewódzkich z wykorzystaniem funduszy europejskich.

W analizie wykorzystano dane historyczne dotyczące rekompensaty w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych z 2024 r. Na podstawie tych danych poddano analizie następujące powiązania:

- strukturę kosztów funkcjonowania kolei pasażerskiej,
- zmienność kosztów i przychodów w zależności od typu taboru (osobno: EZT realizujące usługi w ramach PSC, składy wagonowe realizujące usługi w ramach PSO w przewozach międzywojewódzkich, tabor realizujący usługi w ramach PSO w przewozach międzynarodowych),
- strukturę przychodów wynikających z realizacji usług przewozowych objętych umową PSC,
- relację między pracą eksploatacyjną a kosztami i przychodami,
- relację między liczbą pasażerów a kosztami i przychodami.

W celu uwzględnienia prognozowanej zmiany pracy eksploatacyjnej i pracy przewozowej uwzględniono następujące klucze przyporządkowania i mechanizmy indeksacji:

- klucze przyporządkowania:
 - pockm – koszty uzależnione od liczby pociągokilometrów,
 - brtkm – brutotonokilometr, iloczyn pociągokilometrów i przeciętnej masy danego pociągu,
 - pas – pasażerowie; klucz stosowany do obsługi pasażerów,

- mechanizmy indeksacji:
 - inflacja: średnioroczna dynamika wskaźnika CPI zgodnie z dokumentem Ministerstwa Finansów „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja 18.07.2025 r.”,
 - średnia z wartości średniorocznych dynamik płac i inflacji zgodnie z ww. dokumentem.

Wskaźniki proponowane do mechanizmów indeksacji rekompensaty przedstawia Tabela 19.

Tabela 19. Wskaźniki proponowane do mechanizmów indeksacji rekompensaty

Pozycja	Mechanizm indeksacji	Klucz przyporządkowania
Dostęp do infrastruktury kolejowej	Inflacja	brtkm
Czyszczenie taboru	Średnia z Płace i Inflacja	brtkm
Naprawy taboru	Średnia z Płace i Inflacja	brtkm
Energia trakcyjna	Inflacja ^{*)}	brtkm
Amortyzacja i odpisy aktualizujące	Brak ^{**)}	brtkm
Wynagrodzenia i pochodne	Płace	pockm
Koszty pośrednie wspólne	Inflacja	pockm
Obsługa pasażerów	Płace	pas
Pozostałe koszty	Inflacja	pockm
Pozostałe koszty ogólne	Płace	pockm

OBJAŚNIENIA:

^{*)} Ze względu na brak rządowych prognoz wzrostu cen energii przyjęto wzrost zgodny z inflacją.

^{**)} Wielkość rocznej amortyzacji oszacowano za pomocą prognozowanych danych pozyskanych od PKP Intercity przeliczonych na brtkm.

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

W związku z faktem, że dane historyczne dotyczą w dużej części taboru starego i niezmmodernizowanego (składy wagonowe funkcjonujące w ramach PSO), że zaplanowane w okresie 2025–2030 modernizacje i zakupy taboru spowodują zmiany jednostkowych stawek kosztów eksploatacyjnych, założono dodatkowe korekty eksperckie wybranych kategorii kosztów.

Założono, że niezależnie od tego, kto będzie właścicielem wykorzystywanego taboru, koszty eksploatacji nie ulegną zmianie (tj. ewentualny koszt dzierżawy będzie równy kosztom taboru będącego własnością operatora). W wyliczeniu rekompensaty uwzględniono także

koszty finansowe związane z zakupem taboru oraz kwestię rozliczenia dotacji unijnych na zakup taboru. Założono, że struktura finansowania zakupu lub modernizacji tego taboru będzie zbliżona do struktury obecnie funkcjonującej.

W czasie przygotowania wyliczenia nie były znane informacje o przyszłym mechanizmie kalkulacji rozsądnego zysku reprezentującego zwrot oczekiwany przez operatora. Na potrzeby niniejszego szacowania przyjęto mechanizm oparty na marży na kapitale zaangażowanym. Wartość kapitału zaangażowanego wyliczono proporcjonalnie do zmiany pracy eksploatacyjnej w pociągokilometrach, z uwzględnieniem wzrostu wartości taboru oraz wartości dofinansowania planowanego w perspektywie 2021–2027. Marżę zysku przyjęto na poziomie prognozowanej w danym roku dynamiki wskaźnika CPI powiększonej o 2 %. Mechanizm kalkulacji zysku oraz rynkowy poziom marży będą podlegały dalszej weryfikacji w ramach konsultacji rynkowych, a ostateczny poziom zysku będzie wynikiem postępowań przetargowych.

Bazą do szacunku wartości rekompensaty były prognozy popytu sporządzone na potrzeby niniejszego dokumentu i obejmujące założoną w nim ofertę przewozową, opisane w tym podrozdziale. Prognozy obejmują lata 2031–2034 i odpowiadają rozkładowi jazdy 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033 oraz 2033/2034. Na potrzeby szacunku wartości rekompensaty dla każdej linii i dla każdego roku wyliczenia obejmowały: pracę eksploatacyjną, zakładany rodzaj taboru i jego masę oraz prognozowane przewozy w ujęciu relacji od – do (dla każdej relacji i dla każdego roku prognoza obejmowała liczbę podróży i długość trasy przewozu). Przeanalizowano kwestię rentowności pojedynczych linii i całej sieci, następnie na tej podstawie podjęto decyzję o kształcie sieci połączeń PSO, wyliczając łączną kwotę szacowanej rekompensaty. W obliczeniach uwzględniono potencjalne przychody ze sprzedaży biletów, uzyskując dla sieci połączeń PSO możliwość tylko częściowego pokrycia kosztów z tych przychodów.

Prognozy popytu uwzględniają wszystkie linie komunikacyjne przewidziane do uruchomienia w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, natomiast na potrzeby szacunku wartości rekompensaty dla pociągów międzynarodowych uwzględniono jedynie odcinki na terenie Polski. Szacowaną wielkość rekompensaty w latach 2031–2034 (bez AEx) prezentuje Tabela 20. Podane kwoty mają charakter planistyczny i odzwierciedlają potrzeby finansowe. Wysokość środków przeznaczonych na finansowanie przewozów będzie określana w uchwale Rady Ministrów dotyczącej wieloletniego zapewnienia finansowania

międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem możliwości budżetu państwa.

Tabela 20. Szacowana wielkość rekompensaty w latach 2031–2034 (bez AEx)

Rok	Szacowana rekompensata [mln zł]
2030/2031	5 371,9
2031/2032	6 330,7
2032/2033	7 113,8
2033/2034	7 596,0

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Państwo, wyznaczając przewidywalne ramy działalności, w tym dzięki niniejszemu planowi transportowemu, zapewnia odpowiednią równowagę między przewozami PSC a segmentem przewozów komercyjnych w celu zapewnienia przejrzystości podziału rynku, racjonalnego wydatkowania środków publicznych oraz stabilności systemu kolejowych przewozów międzywojewódzkich, umożliwiając przewoźnikom komercyjnym realizację usług przewozowych na określonych połączeniach.

W planie określono rolę przewozów PSO i najważniejsze założenia odnoszące się do przewozów realizowanych komercyjnie, z którymi wiązą się następujące zasady dotyczące ww. delimitacji połączeń¹³⁾:

- zasada dostępności – segment przewozów PSO służący do realizacji strategicznych celów państwa w określonych obszarach, który stanowi podstawowy mechanizm zapewnienia dostępności transportowej (rozpatrywanej zarówno w kontekście przestrzennym, czasowym, cenowym, jak i funkcjonalnym), natomiast połączenia komercyjne mogą być realizowane według indywidualnych założeń uruchamiającego je przewoźnika, np. mogą obsługiwać tylko wybrane (największe) miejscowości na trasie przejazdu, obejmować usługi realizowane tylko w wybranych okresach (godzinach czy dniach tygodnia lub miesiącach), a także mieć ograniczoną podaż miejsc lub nie być dostępne cenowo dla wszystkich grup społecznych,
- zasada komplementarności – na liniach charakteryzujących się wysokim popytem na przewozy dopuszcza się współlistnienie połączeń komercyjnych

¹³⁾ Delimitacja połączeń jest to rozgraniczenie segmentu przewozów objętych umowami o świadczenie usług publicznych (PSO) i segmentu przewozów realizowanych na zasadach komercyjnych.

i połączeń PSC, uruchamianych dla zachowania spójności terytorialnej kraju przez obsługę także mniejszych ośrodków i dla uniknięcia, w ujęciu całego systemu kolejowych przewozów międzywojewódzkich, zjawiska selektywnej obsługi wyłącznie najbardziej rentownych odcinków i lokalizacji; połączenia PSO na liniach między Warszawą a największymi aglomeracjami w kraju przewidziano w standardzie częstotliwości mniejszym, niż wskazuje na to potencjał; przewozy tych relacji są prowadzone z jednej strony w celu pozostawienia przestrzeni na rozwój połączeń komercyjnych, a z drugiej strony w celu zapewnienia atrakcyjnego czasowo połączenia regionów peryferyjnych z głównymi ośrodkami kraju (relacje pociągów wykraczają zwykle poza sam odcinek międzyaglomeracyjny), obsługi mniejszych miejscowości na trasie przejazdu, zapewnienia dostępności cenowej połączeń także dla pasażerów podróżujących pomiędzy stolicą a największymi miastami w dni szczytowe w przypadku zakupu biletu nawet w dniu odjazdu, ujednolicenia przepisów taryfowych dla siatki połączeń w ramach całego kraju, w tym zapewnienia na tych samych zasadach przewozu rzeczy czy korzystania z biletów okresowych, zapewnienia dostępności czasowej poprzez utrzymanie kursów w godzinach skrajnych i w dni tygodnia lub roku o zmniejszonym popycie,

- zasada trwałej rentowności – linie komunikacyjne wymagające stałej rekompensaty w celu utrzymania minimalnego standardu obsługi są zaliczane do segmentu przewozów PSO, natomiast do segmentu komercyjnego są zaliczane relacje wykazujące trwałą zdolność do samofinansowania w horyzoncie wieloletnim dla całej siatki połączeń w pełnej relacji,
- stabilność regulacyjna – co do zasady delimitacja obowiązuje w okresie trwania umowy PSO.

Opisana powyżej delimitacja powinna wspierać budowę stabilnej, przewidywalnej i efektywnej ekonomicznie siatki połączeń międzywojewódzkich, na którą składają się przewozy segmentów PSO oraz segmentu komercyjnego, a także umożliwiać rozwój segmentu komercyjnego w relacjach o najwyższym potencjale rynkowym.

Rozwój połączeń komercyjnych nie może oznaczać pogorszenia szeroko rozumianej oferty produktowo-przewozowej dla podróżnych i nie powinien odbywać się w szczególności przez:

- uruchamianie połączeń komercyjnych w zastępstwie połączeń PSC tylko na części trasy o największych przewozach,
- przenoszenie do segmentu połączeń komercyjnych pociągów kursujących tylko w wybranych godzinach doby lub w wybrane dni tygodnia lub roku,
- tworzenie rozwiązań hybrydowych, polegających na obejmowaniu umowami PSO połączeń wyłącznie na części trasy przy pozostawieniu ich na pozostałej części trasy w trybie komercyjnym ze względu na obiektywny, w kontekście przepisów dotyczących zamówień publicznych, brak możliwości oczekiwania przez zamawiającego od operatora realizacji przewozów na części trasy w trybie komercyjnym i brak narzędzi wpływu w przypadku nagłej rezygnacji przewoźnika ze świadczenia usługi przewozowej na części trasy, realizowanej komercyjnie.

W toku prac analitycznych mogą zostać zidentyfikowane relacje wykazujące potencjał komercyjny, jednak mając na uwadze podwyższone ryzyko popytowe oraz brak wystarczającej stabilności przychodowej, na obecnym etapie pozostaną one w segmencie PSO przy jednoczesnym objęciu ich systematycznym monitoringiem w celu ewentualnej zmiany kwalifikacji w przyszłości.

6.3. Weryfikacja obciążenia ruchem sieci kolejowej w latach 2031–2034

W perspektywie lat 2031–2034 jest planowane zwiększenie oferty przewozowej w pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach kolejowych. Zmiany te będą wynikać przede wszystkim z podniesienia częstotliwości kursowania pociągów. Równolegle organizatorzy przewozów wojewódzkich oraz aglomeracyjnych zapowiadają rozwój swojej oferty. Wzrost liczby pociągów, choć pożądanym z punktu widzenia dostępności transportu, skutkuje zwiększonym obciążeniem infrastruktury kolejowej. Mimo prowadzonych przez zarządcę infrastruktury prac modernizacyjnych wzrost zdolności przepustowej sieci kolejowej może być niewystarczający w stosunku do prognozowanego wzrostu natężenia ruchu kolejowego.

W analizowanym okresie należy także liczyć się z czasowymi ograniczeniami zdolności przepustowej na wybranych odcinkach sieci kolejowej w związku z planowanymi inwestycjami, w szczególności w rejonie Warszawskiego Węzła Kolejowego, Poznańskiego Węzła Kolejowego oraz Wrocławskiego Węzła Kolejowego. W szczególności istotne jest to, że będą realizowane prace modernizacyjne na linii średnicowej w Warszawie. Będą one

skutkowały bardzo znaczącym ograniczeniem zdolności przepustowej wraz z potencjalnym brakiem przejezdności linii kolejowych nr 2 oraz nr 448 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Okoliczność ta wymaga uwzględnienia w procesie planowania oferty przewozowej na lata 2031–2034 potencjalnych zmian relacji i ograniczeń oferty przewozowej.

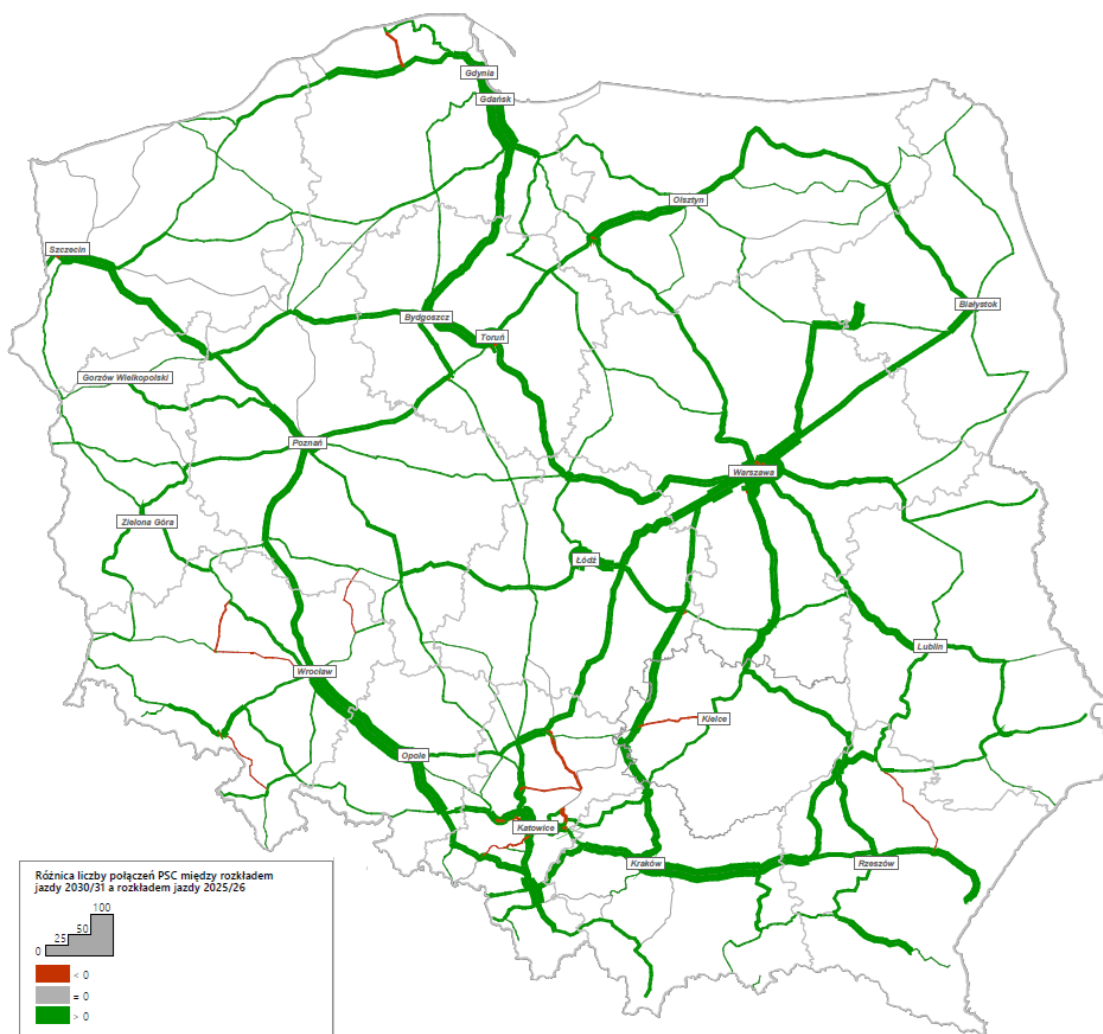
W kontekście planowania oferty przewozowej jest niezbędne określenie, na których odcinkach sieci kolejowej może dojść do nadmiernego obciążenia ruchem pociągów dalekobieżnych. Analiza została przeprowadzona na poziomie makroskopowym, wzięto pod uwagę przede wszystkim planowaną liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych na poszczególnych odcinkach sieci. Ponadto zakłada się dalsze analizy zaplanowanej oferty z wykorzystaniem narzędzi mikrosymulacyjnych w postaci Kolejowego Modelu Mikrosymulacyjnego (opracowywanego wspólnie przez Port Polska Sp. z o.o. oraz PLK SA), będą one przeprowadzone na kolejnych etapach, w tym w trakcie opracowania dokumentacji do postępowań przetargowych.

Porównano planowaną ofertę przewozową dla skrajnych rozkładów jazdy w okresie grudzień 2030 r. – grudzień 2034 r. z obowiązującym rocznym rozkładem jazdy 2025/2026. Analizowano zmianę liczby pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych na poszczególnych odcinkach. Uwzględniono zakładane maksymalne wartości liczby pociągów, choć należy zaznaczyć, że faktyczna realizacja w okresie analizy może być niższa w wyniku różnego rodzaju ograniczeń. Analiza objęła wszystkie pociągi całoroczne oraz pociągi sezonowe, kursujące codziennie przez długi okres w roku (np. codziennie w wakacje letnie). Wyniki ww. analizy przedstawia Rys. 39, na którym zaprezentowano zmiany dobowej liczby połączeń PSO w rozkładzie jazdy 2030/2031 w stosunku do rozkładu jazdy 2025/2026.

W okresie obowiązywania niniejszego planu transportowego należy spodziewać się wzrostu obciążenia ruchem kolejowym niemal na całej sieci komunikacyjnej przeznaczonej do objęcia umowami PSC. W przypadku odcinków obsługujących największe aglomeracje w kraju, w szczególności warszawską, łódzką, wrocławską, trójmiejską i krakowską, możemy mówić o znaczącym wzroście liczby połączeń – na wybranych odcinkach liczba pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych umową PSC w ciągu doby zwiększy się o ponad 40 względem oferty w rozkładzie jazdy 2025/2026.

W otoczeniu aglomeracji warszawskiej największy rozwój oferty nastąpi na kierunkach do Łodzi, Lublina, Kutna, Skarżyska-Kamiennej oraz Białegostoku. W otoczeniu węzła łódzkiego newralgiczny będzie odcinek Warszawa – Koluszki, na którym jest spodziewany

dobowy wzrost aż o 53 połączenia. Znaczące zwiększenie obciążenia sieci będzie miało miejsce również na wybranych odcinkach linii E-30, tj. Wrocław – Opole (wzrost o 46 połączeń w ciągu doby), Opole – Kędzierzyn-Koźle (wzrost o 34 połączenia w ciągu doby), Kraków – Tarnów (wzrost o 40 połączeń w ciągu doby), Rzeszów – Przeworsk (wzrost o 30 połączeń w ciągu doby) aż do Przemyśla (wzrost o 24 połączenia w ciągu doby).



Rys. 39. Zmiana dobowej liczby połączeń PSC w rozkładzie jazdy 2030/2031 w stosunku do rozkładu jazdy 2025/2026

Źródło: Opracowanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Natomiast w przypadku aglomeracji trójmiejskiej największy wzrost obciążenia sieci spodziewany jest na odcinku Gdynia – Tczew (42 połączenia). Warto podkreślić, że na całym ciągu Trójmiasto – Tczew – Bydgoszcz – Toruń – Kutno – Warszawa w zależności od odcinka

zakładany wzrost obciążenia wyniesie niemniej niż 26 połączeń. Wyraźny wzrost obciążenia sieci będzie również na odcinku Olsztyn – Iława, na którym przewidziano 34 nowe połączenia. Nieco mniejszy wzrost liczby połączeń dalekobieżnych jest planowany na linii kolejowej nr 351, przy czym w zależności od odcinka będzie to 16–34 nowych połączeń (największy wzrost na odcinku Szczecin – Stargard). Pojedyncze są natomiast przypadki linii (lub odcinków), na których liczba połączeń zostanie zmniejszona (przede wszystkim Lębork – Łeba, Grabowo Wielkie – Krotoszyn, Tarnowskie Góry – Zawiercie oraz Katowice – Orzesze Jaśkowice).

Należy jednocześnie zauważyć, że planowany wzrost oferty przewozowej w stosunku do stanu istniejącego znacząco zwiększa ryzyko pojawienia się nowych problemów w konstrukcji i realizacji rozkładu jazdy pociągów wszystkich rodzajów przewozów. Trudności te mogą polegać m.in. na:

- braku możliwości wytrasowania wszystkich planowanych w ofercie przewozowej pociągów oraz ograniczeniu zdolności przepustowej dla ruchu pozostałych pociągów o niższym priorytecie trasowania i kursowania, regionalnych i aglomeracyjnych w częstotliwościach oczekiwanych przez organizatorów transportu oraz pociągów towarowych,
- konieczności skierowania pociągów na trasy objazdowe, skrócenia poszczególnych relacji, pomijania niektórych postojów przez wybrane pociągi lub całkowitego zawieszenia połączenia,
- przetrasowaniu pociągów na nieatrakcyjne końcówki minutowe lub pory doby, co może skutkować np. niedostosowaniem godzin kursowania pociągów do pełnionej przez nie funkcji,
- zaburzeniu rytmiczności w rozkładzie jazdy, np. uzyskaniu nierównego interwału 20/40 minut zamiast 30/30 minut dla linii regionalnej, co może skutkować nierównomiernym napełnieniem pociągów,
- zwiększeniu ryzyka odejścia od cyklicznego rozkładu jazdy, co jest spowodowane tym, że planowany przyrost zdolności przepustowej jest wolniejszy niż zakładany wzrost oferty; wpłynie to negatywnie na czytelność oferty przewozowej z punktu widzenia pasażera, skomplikuje organizację i prowadzenie ruchu pociągów,
- zbyt częstym wzajemnym wyprzedzaniu się pociągów, które będzie skutkować wydłużeniem czasu przejazdu, negatywnie wpływając na atrakcyjność połączenia kolejowego względem alternatywnych środków transportu,

- wydłużeniu czasu przejazdu pociągów najszybszych (np. pośpiesznych) w celu dostosowania ich tras do pociągów wolniejszych (np. aglomeracyjnych), szczególnie na odcinkach stycznych do największych węzłów kolejowych w Polsce, co może doprowadzić do zmniejszenia ich atrakcyjności, zrywania zaplanowanych skomunikowań,
- konieczności odstępstw od cykliczności i symetrii w rozkładzie jazdy w celu znalezienia wolnej zdolności przepustowości na trasach pociągów – cykliczność jako cecha systemowa rozkładu jazdy stanowi podstawowe założenie kształtowania oferty przewozowej, jednak w warunkach ograniczonej zdolności przepustowej infrastruktury dopuszcza się odstępstwa od tej zasady w zakresie niezbędnym, wynikającym z uwarunkowań infrastrukturalnych, przy dążeniu do minimalizacji negatywnych skutków dla pasażerów.

Rozwój oferty przewozowej w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych powinien uwzględniać ograniczenia zdolności przepustowości sieci kolejowej oraz zapewnić zachowanie możliwości realizacji przewozów regionalnych i aglomeracyjnych adekwatnie do zapotrzebowania pasażerów. Wykaz odcinków, na których należy spodziewać się największych trudności w konstrukcji rozkładu jazdy, przedstawia Tabela 21. Nie jest to katalog zamknięty. W szczególności skala potencjalnych utrudnień będzie zależała także od faktycznego rozwoju oferty regionalnej i aglomeracyjnej.

Tabela 21. Odcinki sieci kolejowej z potencjalnymi utrudnieniami w konstrukcji rozkładu jazdy

Nr linii	Odcinek linii	Przyczyny trudności
1	Warszawa Zachodnia – Pruszków	Wysokie obciążenie ruchem, zwłaszcza w przypadku uruchomienia linii nr 85, z tymczasowym włączeniem na stacji Pruszków
2	Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia	Wysokie obciążenie ruchem
3	Warszawa Zachodnia – Sochaczew	Brak separacji ruchu pociągów na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Włochy, w kierunku z Warszawy wspólny przebieg z linią nr 1
3	Poznań Wschód – Poznań Główny	Brak separacji ruchu pociągów
7	Otwock – Lublin	Niewystarczający układ stacji umożliwiających wyprzedzanie się pociągów
8	Warszawa Zachodnia – Piaseczno	Brak separacji ruchu pociągów, niekorzystne układy stacyjne (Okęcie, Piaseczno) utrudniające wyprzedzanie się pociągów

8	Warka – Radom	Niewystarczający układ stacji umożliwiających wyprzedzanie się pociągów
8	Kozłów – Kraków Główny	Brak separacji ruchu pociągów
9	Warszawa Wschodnia – Nasielsk	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, układ trzytorowy o niewystarczającej przepustowości, dysfunkcyjny układ południowej głowicy stacji Warszawa Praga WPT – kolizyjne przebiegi
14	Łódź Kaliska – Sieradz	Brak wieloodstępowej blokady liniowej
16	Zgierz – Kutno	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
17/25	Łódź Widzew – Koluszki	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, kolizyjne układy torowe (Gałkówka, Koluszki, Łódź Widzew, Żakowice)
20	Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga	Odcinek jednotorowy bez blokady samoczynnej Warszawa Główna Towarowa (WGT) – Warszawa Zachodnia, kolizyjne układy torowe w obrębie stacji Warszawa Gdańska – problematyczne w przypadku objazdów zamkniętej linii średnicowej
68	Lublin Zemborzyce – Stalowa Wola Rozwadów	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
71	(Tarnobrzeg) – Ocice – Rzeszów Główny	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
91/629	Kraków Główny – Kłaj	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, dysfunkcyjny układ torowy stacji w Krakowskim Węźle Kolejowym
96	Nowy Sącz – Muszyna	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek, konieczność zmiany czoła pociągów na stacji Nowy Sącz (do czasu budowy łącznicy omijającej tę stację)
99	Chabówka – Zakopane	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek, brak równoczesności wjazdów, niewystarczające długości użyteczne na wybranych mijankach
104/622	Szczyrzyc – Nowy Sącz	Odcinki jednotorowe, brak mijanek
104/623	Szczyrzyc – Chabówka	Odcinki jednotorowe, brak mijanek
118/ 133/ 134	Kraków Główny – Katowice	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów, układ torowo-peronowy linii nr 118 i 133 utrudniający separację ruchu pociągów
132	Opole Główne – Wrocław Główny	Ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów
137	Katowice – Gliwice	Brak separacji ruchu pociągów, szczególnie na odcinku Katowice – Chorzów Batory
139	Katowice Ligota – Tychy	Brak separacji ruchu pociągów
202	Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia	Brak separacji ruchu pociągów

271	Wrocław Główny – Poznań Główny	Brak separacji ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów, niesymetryczne układy torowe stacji
274	Wrocław Świebodzki – Jaworzyna Śląska	Brak wieloodstępowej blokady liniowej
275	Wrocław Główny – Legnica	Brak separacji ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów, niesymetryczne układy torowe stacji
276	Wrocław Główny – Kamieniec Żąbkowski	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
289	Legnica – Rudna Gwizdanów	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
351	Poznań Główny – Poznań PoD ¹⁾	Brak separacji ruchu pociągów
354	Oborniki Wielkopolskie – Dziembówko	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
509	Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gdańska	Niskie prędkości drogowe w obrębie stacji Warszawa Główna Towarowa, kolizje na zachodniej głowicy stacji WGT – problematyczne w przypadku objazdów zamkniętej linii średnicowej

OBJAŚNIENIE:

¹⁾ Poznań PoD – oznacza okręg nastawczy stacji Poznań Główny.

Źródło: Opracowanie Port Polska Sp. z o.o.

6.4. Zapotrzebowanie na tabor

Do realizacji przewozów organizowanych na podstawie niniejszego planu przewiduje się wykorzystanie:

- jednopokładowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT),
- dwupokładowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT),
- hybrydowych zespołów trakcyjnych (HZZT),
- spalinowych zespołów trakcyjnych (SZT),
- składów wagonowych prowadzonych lokomotywami elektrycznymi, spalinowymi i hybrydowymi.

W przypadku taboru wagonowego należy zapewnić wagony przedziałowe i bezprzedziałowe pierwszej i drugiej klasy, wagony przystosowane do przewozu OzN, wagony przystosowane do przewozu rowerów, wagony zapewniające dostęp do usługi gastronomicznej. Przyjmuje się, że pociągi nocne będą prowadziły wagony z miejscami siedzącymi oraz z miejscami do leżenia lub wagony sypialne.

Kształtując obiegi taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów uruchamianych na podstawie planu, należy kierować się zasadą efektywnego wykorzystania zasobów. Oznacza to, że obiegi składów powinny być możliwie efektywne i zapewniać wysokie dobowe wykorzystanie taboru przy zachowaniu niezbędnych czasów na czynności obsługi składów na stacjach zwrotnych.

W tym kontekście analiza i ułożenie obiegów dostępnego taboru są również bezpośrednią determinantą ostatecznego kształtu oferty przewozowej, w tym rozkładu jazdy. Zwiększenie pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach zakłada optymalizację wykorzystania zasobów taborowych, w szczególności przez zwiększenie efektywności obiegów oraz wydłużenie okresu kursowania pociągów dziennych w ciągu doby, a także przewidywane zwiększenie dostępności taboru na rynku.

Szczegóły w zakresie dostępności taboru na rynku w celu pokrycia zapotrzebowania zostaną opracowane w ramach prac nad analizą taborową. W jej ramach zostaną również wykonane analizy rynkowe dotyczące zapewnienia niedyskryminującego dostępu do taboru kolejowego.

7. Wymagania taborowe i pozostałe wymagania po 2030 r.

Niniejszy rozdział planu transportowego będzie stanowił podstawę przygotowania konkurencyjnej procedury wyboru operatorów kolejowych w przewozach międzywojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z wymaganiami IV pakietu kolejowego, w zakresie treści nieuwjętych we wcześniejszych rozdziałach. Dlatego zostały w nim zawarte podstawowe informacje wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mające istotny wpływ na pożądaný standard usług przewozowych, stosownie do wymogów ww. rozporządzenia.

7.1. Standard taboru

Większość kwestii związanych z niezbędnym wyposażeniem współcześnie eksploatowanego taboru pasażerskiego regulują przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 228, z późn. zm.) oraz TSI-PRM.

Z przepisów TSI-PRM wynika szereg funkcjonalnych wymagań dla konstrukcji taboru pasażerskiego. Dotyczą one zarówno kwestii bezpieczeństwa, jak i warunków podróży.

Wymagania wspólne dla pociągów o charakterze użyteczności publicznej, uruchamianych po 2030 r.:

- wagon dostępny dla osób poruszających się na wózkach, w miarę możliwości również na ciężkich wózkach elektrycznych,
- wyznaczone miejsca dla uprzywilejowanych grup pasażerów (OzN, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób podróżujących z dziećmi),
- klimatyzacja i ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej zapewniające komfort podróży zarówno w porze letniej, jak i zimowej, z uwzględnieniem występujących w Polsce warunków klimatycznych,
- toalety z zamkniętym obiegiem,
- monitoring przestrzeni pasażerskiej,
- ergonomiczne, miękkie lub półmiękkie fotele,
- gniazdka elektryczne przy fotelach pasażerskich,
- dostęp do Internetu,
- wzmacniacze sygnału sieci komórkowych GSM,
- możliwość bezpiecznego przewozu większego bagażu ręcznego oraz wózków dziecięcych,
- system informacji dźwiękowej i wizualnej,
- standard przestrzeni pasażerskiej w wagonach przedziałowych – maksymalnie 6 miejsc w przedziale, w wagonach bezprzedziałowych maksymalnie 4 miejsca w rzędzie,
- pociągi mogą być zestawiane ze składów wagonowych z lokomotywą lub z zespołów trakcyjnych, powinny być zestawione ze składów odpowiednich do potrzeb przewozowych występujących na danej trasie,
- tabor powinien być dostosowany do prędkości nie mniejszej niż 160 km/h w trakcji elektrycznej i 120 km/h w trakcji spalinowej, jednak w uzasadnionych przypadkach organizator dopuszcza tabor wolniejszy niż 160 km/h dla trakcji elektrycznej i 120 km/h dla trakcji spalinowej,
- wydzielona przestrzeń dla podróżujących z dziećmi,
- wydzielona strefa ciszy w przypadku zestawienia pociągu wyłącznie z wagonów (lub zespołów trakcyjnych) bezprzedziałowych,

- usługa gastronomiczna co najmniej w postaci automatów z ciepłymi i zimnymi napojami oraz przekąskami.

W planie transportowym przewidziano uruchamianie pociągów następujących rodzajów (grup funkcjonalnych): międzynarodowe, międzywojewódzkie sprintery (o ograniczonej liczbie postojów pośrednich), międzywojewódzkie, międzywojewódzkie uzupełniające dzienne (kursujące rzadziej niż w cyklu 4-godzinny) oraz międzywojewódzkie nocne. Podział ten będzie warunkował zróżnicowanie wymagań w zakresie taboru wykorzystywanego w każdej z tych grup funkcjonalnych połączeń i jego wyposażenia. W szczególności:

- w pociągach kategorii międzynarodowej zaleca się prowadzenie wagonu gastronomicznego (z wyjątkiem pociągów kursujących wyłącznie w porze nocnej oraz grup wagonów bezpośrednich) oraz wagonu do przewozu rowerów,
- pociągi międzywojewódzkie sprintery oraz pociągi międzynarodowe powinny być obsługiwane za pomocą najszybszego dostępnego taboru, dostosowanego do prędkości maksymalnej na danej trasie,
- w przypadku tras międzywojewódzkich obsługujących rejon turystyczne rekomendowane jest włączanie wagonów rowerowych (lub przedziałów rowerowych w zespołach trakcyjnych),
- pociągi sieci uzupełniającej mogą nie mieć usługi gastronomicznej, strefy ciszy i dostępu do Internetu, gniazdek elektrycznych; w przypadku tras obsługujących rejon turystyczne również zaleca się włączanie wagonów rowerowych (lub przedziałów rowerowych w zespołach trakcyjnych),
- zaleca się, aby pociągi uruchamiane jako nocne oprócz wagonów z miejscami do siedzenia udostępniały podróżnym możliwość przejazdu w wagonach sypialnych lub z miejscami do leżenia, dopuszcza się brak wagonu do przewozu rowerów, nie zaleca się uruchamiania tej kategorii pociągów za pomocą zespołów trakcyjnych.

Ze względu na szczególne potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się, do których zalicza się nie tylko OzN, ale również osoby podróżujące z dziećmi, w każdym pociągu są wyodrębnione w systemie sprzedaży osobne pule miejsc dla OzN i osób podróżujących z dziećmi. Stosownie do wymagań TSI-PRM w pociągach międzywojewódzkich należy zapewnić niemniej niż po jednym takim miejscu. Pierwszeństwo nabycia biletów w ramach tej puli miejsc mają wskazane grupy osób. Dopiero jeżeli pula tych miejsc nie zostanie

wykorzystana, to trafia do ogólnej puli sprzedaży. Od 2031 r. we wszystkich pociągach będzie zapewniona przestrzeń przystosowana do przewozu osób poruszających się na wózkach wraz z toaletą przeznaczoną dla tej grupy podróżnych.

Dla ułatwienia orientacji pasażerów będą emitowane w trakcie podróży we wszystkich pociągach komunikaty dla podróżnych z wykorzystaniem systemu nagłośnienia. Stosowne komunikaty będą wyświetlane również w ramach systemów informacji pasażerskiej rozmieszczonych w przestrzeni pasażerskiej. Wymagania dotyczące przyszłych umów PSC w stosunku do informacji pokładowej można podzielić na obowiązkowe i fakultatywne. Od poniższych wskazań dopuszcza się odstępstwa w uzasadnionych przypadkach.

1. Wymagania obowiązkowe (minimalne, eliminacyjne):

- system informacji pasażerskiej: operator jest obowiązany do zapewnienia w każdym pojeździe sprawnego systemu nagłośnienia oraz wizualnej informacji pasażerskiej zgodnej z TSI-PRM,
- języki komunikatów: w pociągach międzynarodowych komunikaty muszą być emitowane co najmniej w języku polskim i angielskim,
- dostępność cyfrowa: operator jest obowiązany do integracji systemów informacji pasażerskiej z aplikacjami mobilnymi organizatora zgodnie z wymogami dyrektywy UE o dostępności usług cyfrowych.

2. Wymagania fakultatywne (zalecane):

- rozszerzona obsługa językowa: dodatkowe języki komunikatów (np. język kraju docelowego lub krajów tranzytowych) będą premiowane w ocenie ofert,
- wyposażenie całego pociągu w pętlę indukcyjną: system wspomagający osoby z aparatami słuchowymi, zapewniający dostępność komunikatów głosowych w każdym wagonie,
- dostępność komunikatów w polskim języku migowym (PJM): wszystkie komunikaty dla pasażerów powinny być równolegle udostępniane w PJM, np. przez ekrany informacyjne lub system multimedialny w pociągu,
- innowacje w obsłudze pasażera: rozwiązania takie jak personalizowane komunikaty, aplikacje mobilne z geolokalizacją czy systemy rezerwacji miejsc będą traktowane jako kryteria jakościowe.

W okresach szczytów przewozowych w przypadku wyczerpania standardowej puli miejsc zestawienia pociągów będą wzmacniane dodatkowymi wagonami w takim zakresie,

w jakim pozwalają na to względy eksploatacyjne i możliwości operacyjne przewoźnika. W przypadku pociągów obsługiwanych za pomocą elektrycznych zespołów trakcyjnych mogą być one wzmacniane dodatkową jednostką bądź zastępowane składem wagonowym o większej puli miejsc.

Stosownie do przepisów rozporządzenia 2021/782 przewoźnik w porozumieniu z organizatorem przewozów zapewnia w pociągach o charakterze użyteczności publicznej miejsca do przewozu rowerów, z zastrzeżeniem prawa do ograniczenia ich liczby w takim zakresie, w jakim wymagają tego uwarunkowania konstrukcyjne taboru, a także komfort i bezpieczeństwo pozostałych podróżnych.

7.2. Opis sieci sprzedaży biletów

Organizator transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich przewozów kolejowych lub wykonujący na jego zlecenie przewozy operatorzy (stosownie do postanowień umowy pomiędzy organizatorem a operatorami w zakresie podziału obowiązków) zapewnią szeroką dostępność oferty biletowej przez różne kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały zdalne. Kanały bezpośrednie w przypadku przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych stanowią:

- kasy biletowe (kasy własne przewoźnika, kasy agencyjne oraz kasy innych przewoźników),
- centra obsługi klienta (prowadzone przez przewoźnika lub zarządcę obiektów na wybranych dworcach),
- automaty biletowe na stacjach i przystankach osobowych,
- mobilne automaty biletowe (zainstalowane wewnątrz pojazdów),
- drużyny konduktorskie,
- inne stacjonarne biura i punkty sprzedaży.

Operatorzy powinni dążyć do stworzenia jak najszerzej sieci sprzedaży. Zakłada się dostępność stacjonarnych punktów sprzedaży co najmniej w miastach kategorii ośrodka ponadregionalnego (w tym w byłych miastach wojewódzkich według podziału sprzed 1998 r.). Dostępność automatów biletowych jest docelowo zakładana w każdym mieście powiatowym obsługiwany przez pociągi międzywojewódzkie, w szczególności na stacjach, na których nie przewidziano innej formy stacjonarnej sprzedaży biletów. W miejscowościach pozbawionych stacjonarnych kas biletowych docelowo należy zapewnić możliwość zwrotu lub wymiany

niewykorzystanego biletu zakupionego w automacie, z uwzględnieniem rejestracji w bazie biletów anulowanych i wymienionych w celu ograniczenia możliwości ewentualnych nadużyć tego rozwiązania.

Niezależnie od stacjonarnej sieci sprzedaży organizatorzy lub operatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym przewozów międzywojewódzkich, w celu zwiększenia dostępności systemu dystrybucji udostępniają usługi sprzedażowe świadczone przez zdalne (elektroniczne) kanały dystrybucji, dostosowując ich strukturę do zapotrzebowania rynkowego oraz postępującego rozwoju elektronicznych form sprzedaży. Rozwój technologii sieciowych oraz zwiększenie dostępności komputerów i smartfonów sprawia, że udział zdalnych kanałów sprzedaży systematycznie wzrasta. Nie zastępują one jednak w całości stacjonarnych kanałów sprzedaży z uwagi na istnienie zjawiska wykluczenia cyfrowego, które dotyczy w szczególności osoby starsze oraz obcokrajowców nieposługujących się popularnymi w Europie językami obcymi (obsługa automatu lub aplikacji w przypadku braku znajomości języka interfejsu jest niemożliwa). Na rynku przewozów występuje również grupa pasażerów preferujących tradycyjne kanały sprzedaży, w szczególności kasy biletowe. Kanały elektroniczne sprzedaży stanowią:

- aplikacje mobilne do sprzedaży biletów,
- serwisy internetowe dostępne przez przeglądarkę internetową,
- serwisy internetowe oraz aplikacje mobilne podmiotów trzecich, umożliwiające zakup biletów wielu operatorów kolejowych i innych gałęzi transportu,
- serwisy wykorzystujące nowe technologie, które powstaną w trakcie obowiązywania planu.

W celu rozwoju elektronicznych systemów sprzedaży zakłada się ujednolicenie warunków handlowych dla wszystkich podmiotów, które chcą zajmować się sprzedażą agencyjną, w automatach biletowych lub przez aplikacje internetowe, lub na urządzenia mobilne. Katalog kanałów sprzedaży może być rozszerzany o nowe rozwiązania technologiczne w miarę ich rozwoju.

Przewoźnicy, biorąc pod uwagę oczekiwania podróżnych, udostępniają na swoich stronach internetowych możliwość wyszukania lokalizacji kas biletowych sprzedających bilety krajowe i międzynarodowe w miejscach postojów handlowych pociągów finansowanych przez Ministra. Należy dążyć do zapewnienia dostępności wszystkich rodzajów biletów (krajowych i międzynarodowych) w każdym stacjonarnym punkcie i w każdym kanale sprzedaży.

Ponadto obsługa informatyczna systemu dystrybucji biletów powinna zapewniać ciągłość usług i zapobiegać incydentom w zakresie cyberbezpieczeństwa. W tym celu strony internetowe przeznaczone do sprzedaży biletów i aplikacje mobilne powinny spełniać wysokie standardy cyberbezpieczeństwa w celu uniemożliwienia np. kradzieży danych czy blokowania świadczenia usługi. Usługi elektronicznej i mobilnej sprzedaży biletów podlegają regularnym audytom cyberbezpieczeństwa, a wszelkie incydenty będą rejestrowane i zgłaszane zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2026 r. poz. 20, z późn. zm.).

Zakłada się ciągle podnoszenie kompetencji w zakresie cyberbezpieczeństwa przez pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej oraz pracowników przewoźników w drodze regularnych szkoleń. Zdalne systemy sprzedaży biletów powinny informować pasażerów o możliwych typowych zagrożeniach cyberbezpieczeństwa. Zaleca się minimalizację zakresu zbieranych danych osobowych przez systemy elektronicznej sprzedaży biletów wyłącznie do danych umożliwiających jednoznaczną identyfikację posiadacza biletu imiennego podczas kontroli biletowej.

Równocześnie należy dążyć do tego, aby bilety na pociągi objęte planem można było nabywać w kasach i automatach biletowych różnych przewoźników kolejowych, w celu zwiększenia dostępności biletów oraz obniżenia jednostkowych kosztów funkcjonowania systemu sprzedaży stacjonarnej. Dane dotyczące miejsc i sposobu zakupu biletów powinny być na bieżąco aktualizowane. Ponadto należy dążyć do systematycznego rozszerzania możliwości obsługi OzN z wadami wzroku lub słuchu przez tłumaczenie on-line, wideorozmowy lub inne technologie pozwalające na przekształcenie mowy w tekst pisany i na odwrót.

Organizator przewozów lub działający na jego zlecenie operator, przekazując dane do rozkładu jazdy pociągów, określi pociągi objęte całkowitą lub częściową rezerwacją miejsc. Zarządca infrastruktury odpowiedzialny za przygotowanie rozkładu jazdy oznaczy je w sposób czytelny i jednoznaczny. W ramach informacji dla podróżnych publikowanych w formie papierowej lub elektronicznej na stacjach i przystankach kolejowych będą zamieszczane nie tylko rozkłady jazdy, ale również informacje o zestawieniach pociągów i kolejności wagonów. W ramach systemów informacji pasażerskiej będą podawane w miarę możliwości technicznych również informacje o odstępstwach w zakresie planowych zestawień (składy zastępcze, dodatkowe wagony).

System rezerwacji będzie umożliwiał podróżnym samodzielną rezerwację wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu oraz aplikacji mobilnych. Informacje o ewentualnych zmianach dotyczących pociągów objętych obligatoryjną rezerwacją miejsc będą przekazywane podróżnym przez operatora i zarządcę infrastruktury w trybie i na zasadach określonych w ustawie o TK dla zmian rozkładu jazdy pociągów. Organizator przewozów, operator lub podmiot działający na ich rzecz udostępniają dla pociągów objętych rezerwacją miejsc graficzny podgląd zestawienia pociągu i kolejności wagonów na stronie internetowej i w aplikacjach mobilnej sprzedaży biletów. W ramach funkcjonujących samoobsługowych systemów sprzedaży pasażer będzie informowany o zajętości miejsc w poszczególnych pociągach.

Ze względu na komfort podróży pasażerów sprzedaż biletów jednorazowych na konkretne połączenie odbywa się ze wskazaniem miejsca do siedzenia. Jeżeli nie jest możliwe zapewnienie takiego miejsca w wybranym pociągu, pasażer otrzymuje informację o tym w momencie zakupu biletu. Pasażerowie posiadający bilety okresowe sieciowe lub odcinkowe mogą dokupić rezerwację miejsca za niewielką dopłatą.

Dla zachowania komfortu i bezpieczeństwa podróży organizator przewozów dopuszcza dynamiczne ograniczenie liczby biletów sprzedanych bez wskazania miejsca siedzącego. W ramach funkcjonujących i przyszłych rozwiązań taryfowych dopuszcza się sprzedaż biletów relacyjnych bez wskazania konkretnego połączenia i miejsca, w tym możliwych do wykorzystania w pociągach więcej niż jednego przewoźnika, pod warunkiem zawarcia stosownych umów o wzajemnym honorowaniu biletów lub wspólnej taryfie.

Czynione będą starania, aby bilety na połączenia międzynarodowe w największym możliwym stopniu również były dostępne w elektronicznych kanałach sprzedaży. W przypadku pociągów międzynarodowych, dla których podstawowym systemem sprzedaży będą systemy zagraniczne, zakres dostępnych opcji sprzedaży w ramach elektronicznych kanałów sprzedaży jest uwarunkowany umowami w zakresie udostępniania danych z systemów sprzedażowych przez innych organizatorów przewozów.

Podmiot odpowiedzialny za integrację przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowany przez organizatorów przewozów kolejowych różnych szczebli po 2030 r. umożliwi przystąpienie przewoźników i organizatorów przewozów do systemu wspólnego biletu, dzięki czemu zapewni możliwość zakupu biletów na przejazdy pociągami różnych operatorów i przewoźników kolejowych, w tym w ramach wspólnego biletu o charakterze

sieciowym. System dystrybucji powinien docelowo umożliwiać podróżnym dokonanie zakupu biletów obejmujących odcinki obsługiwane przez różnych przewoźników pasażerskich we wszystkich kanałach dystrybucji biletów, w tym w kasach, automatach biletowych oraz przez kanały internetowe i urządzenia mobilne. Bilet zakupiony jako wspólny będzie traktowany jako jedna umowa przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego obowiązkami zgodnie z rozporządzeniem 2021/782.

W przypadku OzN konieczne jest zapewnienie odpowiedniego systemu sprzedażowego, który umożliwia zakup biletów w wielu kanałach dystrybucji, takich jak sprzedaż internetowa, aplikacja mobilna, automaty biletowe, kasy stacjonarne oraz sprzedaż u obsługi pociągu. System ten powinien być w pełni dostępny dla OzN, zgodny z wymaganiami TSI-PRM, uwzględniający zasady dobrych praktyk ujęte w Web Content Accessibility Guidelines 2.1 (WCAG 2.1) – międzynarodowym standardzie dostępności cyfrowej opublikowany przez W3C, który precyzuje, jak tworzyć strony internetowe i aplikacje przyjazne dla OzN (wzroku, słuchu, ruchu, poznawczymi), czyli zapewniać m.in. obsługę głosową, kontrastowe interfejsy, oznaczenia dotykowe w alfabecie Braille’a i możliwość korzystania z pomocy asystenta.

Niezbędne jest również, aby system sprzedaży integrował wszystkie ustawowe ulgi i zniżki, tak aby pasażerowie będący OzN mogli z nich korzystać bez dodatkowych formalności. Proces zakupu powinien być przejrzysty i prosty, ograniczony do kilku kroków, a jednocześnie umożliwiać płatności za pomocą różnych metod. System musi być dostępny w wielu językach, w tym w prostym języku łatwym do zrozumienia (*easy-to-read*), a także powinien pozwalać na rezerwację usług dodatkowych, takich jak asysta na stacji początkowej lub końcowej czy w pociągu, miejsca dla OzN, przewóz wózka lub psa asystującego. Całość musi być zgodna z obowiązującymi normami bezpieczeństwa transakcji, w tym PSD2 (Payment Services Directive 2), określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie usług płatniczych w ramach rynku wewnętrznego, zmieniającej dyrektywy 2002/65/WE, 2009/110/WE, 2013/36/UE i rozporządzenie (UE) nr 1093/2010 oraz uchylającej dyrektywę 2007/64/WE (Dz. Urz. UE L 337 z 23.12.2015, str. 35, z późn. zm.), i wytycznymi RODO, aby zagwarantować ochronę danych pasażerów.

7.3. Sposoby dostarczania informacji pasażerskiej

Zarządca infrastruktury kolejowej oraz organizator przewozów publicznego transportu zbiorowego lub wykonujący przewozy na jego zlecenie operatorzy (stosownie do postanowień

umowy pomiędzy organizatorem a operatorami w zakresie podziału obowiązków) powinni zapewnić podróżnym informację o ofercie umożliwiającą planowanie i realizację podróży.

Powinna ona obejmować dane o:

- rozkładzie jazdy pociągów,
- regulaminie przewozu osób,
- taryfach – ofertach cenowych, w tym warunkach stosowania najniższych opłat i obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- możliwościach zakupu biletu (miejscach funkcjonowania kas biletowych, automatów biletowych oraz o alternatywnych i elektronicznych kanałach sprzedaży biletów),
- możliwościach przesiadki na pociągi różnych rodzajów, a także o punktach postojów handlowych pociągów obsługiwanych przez innych przewoźników,
- numerach peronów przyjazdu i odjazdu pociągów (dotyczy zarządcy infrastruktury),
- warunkach dostępu i dostosowania pociągu do potrzeb OzN oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ze szczególnym uwzględnieniem osób przemieszczających się na wózkach,
- dostępności miejsc w poszczególnych rodzajach wagonów,
- wagonach bezpośrednich i połączeniach bezpośrednich realizowanych tym samym składem pociągowym ze zmianą numeru pociągu,
- zestawieniu składu pociągów (klasy wagonów, wskazanie, czy jest dostępny wagon gastronomiczny, sypialny, wagon z miejscami do leżenia) oraz standardzie i wyposażeniu wagonów (np. wi-fi, klimatyzacja, przedział dla podróżujących z dzieckiem),
- warunkach odbycia najszybszej podróży oraz działaniach i zakłóceniach mogących przerwać lub opóźnić połączenia,
- możliwości i warunkach przewozu rowerów, zwierząt oraz innych usług dostępnych w pociągu, w tym przewozu przesyłek konduktorskich,
- procedurach odbioru zaginionego bagażu,
- procedurach wnoszenia skarg i zażaleń,
- zaprzestaniu obsługi połączeń,
- opóźnieniach i innych utrudnieniach dla podróżnych.

Informacje o usługach są zamieszczane na stronach internetowych, a wybrane informacje (takie jak rozkład odjazdów i przyjazdów, zestawienie składów pociągów objętych rezerwacją miejsc) dodatkowo na tablicach ogłoszeń lub w innych miejscach do tego wyznaczonych. Jednocześnie informacje takie są udzielane w centrach obsługi pasażera prowadzonych przez operatorów, telefonicznie przez infolinię, za pośrednictwem poczty elektronicznej, a także w pociągu przez pracowników personelu pokładowego. Ponadto należy dążyć do systematycznego rozszerzania możliwości obsługi osób niesłyszących i niedowidzących przez tłumaczenie on-line, wideorozmowy lub inne technologie pozwalające na przekształcenie mowy w tekst pisany i na odwrót.

Zarządca infrastruktury kolejowej oraz operator publicznego transportu zbiorowego zapewnią, aby w każdym punkcie postoju handlowego był podawany wyszczególniony zakres informacji, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych, w zależności od miejscowych uwarunkowań i możliwości. Również personel operatorów publicznego transportu zbiorowego powinien być w stanie udzielić omawianych informacji w czasie podróży. W ramach realizacji przepisów rozporządzenia 2021/782 w zakresie dotyczącym planowania podróży będzie funkcjonować, w uzgodnieniu z zarządcami infrastruktury, jedna wyszukiwarka połączeń, obejmująca wszystkie połączenia kolejowe wszystkich operatorów i przewoźników kolejowych, dostosowana do standardów osób z niepełnosprawnościami. W ramach dostępnych danych od zarządcy infrastruktury i przewoźników będzie zapewniać nie tylko wyszukiwanie połączeń, ale również geolokalizację pojazdów na mapie (rzeczywistą lub estymowaną na podstawie rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym).

Istotne są dla pasażerów informacje udzielane podczas jazdy pociągu. Zakres informacji przekazywanych przez personel operatora powinien obejmować:

- rodzaj usług świadczonych w pociągu,
- informacje o następnej stacji,
- informacje o opóźnieniach i ich przyczynach,
- główne możliwości przesiadek z zachowaniem logiki potencjalnych relacji przesiadkowych,
- kwestie bezpieczeństwa i ochrony,

- inne informacje istotne dla pasażerów w trakcie podróży (np. konieczność przesiadki do autobusów komunikacji zastępczej, stacja wyłączenia grupy wagonów).

W sytuacjach opóźnień lub przerwy w ruchu pracownicy bezpośredniej obsługi pasażera podejmują działania, aby ustalić przyczyny i przewidywaną wielkość opóźnienia lub długość przerwy w ruchu. W sytuacjach opóźnień powyżej 60 minut lub w przypadku krótszych opóźnień, ale wiążących się z wychłodzeniem lub ponadnormatywnym nagraniem wagonu lub pociągu podróznym oferuje się nieodpłatnie posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania i stosownie do możliwości organizacyjnych operatora. W sytuacjach opóźnień lub zmian w rozkładzie jazdy szczególnie istotne jest, aby przekazywane informacje były dostosowane do potrzeb OzN. Dzięki temu pasażerowie, niezależnie od rodzaju niepełnosprawności, mogą szybko i samodzielnie uzyskać kluczowe dane o swojej podróży, co minimalizuje stres i ryzyko dezorientacji w dynamicznych sytuacjach.

Aby zrealizować obowiązek informacyjny, operatorzy publicznego transportu zbiorowego we współpracy z zarządcami infrastruktury kolejowej i dworców zapewniają następujące kanały informacji dla podróżnych:

1) informacje przekazywane na dworcach lub stacjach kolejowych:

- a) informacja bezpośrednia (w stacjonarnych punktach informacji kolejowej na dużych dworcach lub stacjach, w centrach obsługi pasażera i w punktach sprzedaży),
- b) informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń oraz wyświetlaczy statycznych,
- c) informacja megafonowa (dźwiękowa),
- d) informacja dynamiczna (wyświetlacze),
- e) informacje przekazywane za pośrednictwem Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych;

2) pozostałe nośniki dystrybucji informacji dla pasażera:

- a) strony www,
- b) aplikacje mobilne,
- c) informacja telefoniczna,
- d) komunikacja SMS;

3) informacja udostępniana podróżnym przez podmioty trzecie.

Struktura kanałów informacyjnych oraz struktura informacji dostępnych w poszczególnych kanałach będzie rozszerzana w zależności od zapotrzebowania rynkowego, wymagań formalnych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów oraz rozwoju elektronicznych form komunikacji.

Należy również pamiętać o wymogu dostępności cyfrowej, który oznacza, że wszystkie informacje udostępniane pasażerom, takie jak rozkłady jazdy, komunikaty o opóźnieniach, systemy sprzedaży biletów online czy aplikacje mobilne muszą być przygotowane w sposób umożliwiający korzystanie z nich przez osoby z różnymi ograniczeniami, w tym osoby niewidome, słabowidzące czy mające trudności w obsłudze technologii. Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury kolejowej są zobowiązani do stosowania standardów dostępności, np. WCAG 2.1, tak aby treści były czytelne, zrozumiałe i możliwe do obsługi przy użyciu technologii wspomagających. Dzięki temu pasażerowie zyskują równe szanse w dostępie do usług kolejowych.

Należy również dążyć do ujednolicenia formatu danych cyfrowych opisujących rozkład jazdy pociągów, w tym również opisujących składy pociągów wykorzystywane przy realizacji tego rozkładu jazdy w formacie NeTEx (nazwa własna standardu). Wśród ujednoliconych danych powinny znaleźć się w szczególności:

- godzina przyjazdu i odjazdu (godziny przyjazdów i odjazdów) pociągu,
- oznaczenie numeru i nazwy pociągu lub linii komunikacyjnej,
- nazwy przewoźnika i kategorii handlowej pociągu,
- określenie składu pociągu,
- informacje o wagonach bezpośrednich,
- informacje o przejazdach bez zatrzymania i postojach,
- informacje o dostępności taboru oraz peronów dla OzN,
- informacje o dostępności przewozu rowerów,
- oznaczenie stacji z użyciem numeru IBNR lub numeru UIC (w połączeniach międzynarodowych),
- współrzędne stacji, krawędzi peronowej, miejsca wejścia i wyjścia na perony,
- peron i tor przyjazdu i odjazdu pociągu,
- czas i kierunek skomunikowania (w przypadku możliwości przesiadki).

Generalnie na potrzeby informacji pasażerskiej powinna być wykorzystywana dokładność jedynie do pełnych minut. Jednocześnie, dla zachowania czytelności rozkładów

jazdy dla pasażerów, powinno się unikać prezentowania pociągów o jednakowych godzinach odjazdu lub przyjazdu i relacjach kursowania jako odrębnych wariantów.

W celu usprawnienia podróży multimodalnych jest utworzony Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, obejmujący zasób podstawowych danych, niezbędnych do planowania podróży. Zgodnie z wymaganiami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, z późn. zm.) każde państwo członkowskie musi stworzyć krajowy punkt dostępu.

Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu przekazują dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu. W ramach realizacji przepisów rozporządzenia 2021/782 w zakresie dotyczącym planowania podróży będzie publikowany ogólnokrajowy sieciowy tabelaryczny rozkład jazdy wszystkich pociągów co najmniej w formie elektronicznej możliwej do zapisania offline (pdf). Zostanie on opracowany na podstawie danych udostępnianych przez zarządców infrastruktury kolejowej i będzie uwzględniać zarówno połączenia o charakterze użyteczności publicznej wszystkich operatorów, jak i połączenia komercyjne realizowane w ramach otwartego dostępu przez innych przewoźników.

Dostępność rozkładu jazdy wszystkich pociągów uruchamianych w sieci kolejowej Polski w wersji offline będzie stanowić realizację przepisów ww. rozporządzenia w zakresie niedyskryminującego dostępu do informacji na etapie planowania podróży, obejmującego nie tylko dzień i porę podróży w zadanej relacji, ale także jej potencjalny kierunek, szczegółową trasę oraz wybór przewoźnika spośród dostępnych ofert.

8. Koordynacja połączeń międzywojewódzkich i regionalnych

W niniejszym rozdziale przedstawiono propozycje rozwiązań, które umożliwią osiągnięcie synergii między krajowym systemem przewozów międzywojewódzkich a systemami regionalnymi. Rozwiązania te mają zapewnić zwiększenie dostępności połączeń kolejowych oraz poprawę spójności transportowej na terenie kraju. Rekomendacje dotyczą:

- tzw. połączeń stykowych, czyli linii między sąsiednimi województwami organizowanych przez samorządy województw w ramach przewozów wojewódzkich realizowanych wprost na zasadzie ich ustawowej definicji (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy PTZ) lub na podstawie porozumień zawartych między województwami, zapewniających spójność terytorialną i łagodzących bariery wynikające z podziału administracyjnego kraju,
- lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej, umożliwiającej łączenie funkcji połączeń międzywojewódzkich i regionalnych na wybranych odcinkach,
- połączeń dowozowych do krajowego systemu przewozów międzywojewódzkich w celu zapewnienia dostępu do niego ze wszystkich powiatów z maksymalnie jedną przesiadką.

Wdrożenie proponowanych rozwiązań będzie wymagało współdziałania organizatorów przewozów PSO: Ministra i samorządów województw oraz organizatorów przewozów PSO w transporcie kolejowym i autobusowym. Uwzględnienie tzw. połączeń stykowych w planie wynika wprost z art. 9 ust. 1a ustawy PTZ. Pozostałe aspekty wynikają z analizy deficytów transportowych na szczeblu krajowym i mają charakter zaleceń strategicznych.

Rekomendacje zawarte w niniejszym rozdziale zostały sformułowane na podstawie m.in. procesu konsultacyjnego realizowanego w latach 2024–2025 w ramach projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy. Zrealizowano wtedy m.in. warsztaty merytoryczne z organizatorami publicznego transportu zbiorowego na poziomie wojewódzkim i aglomeracyjnym, tj. z 16 samorządami wojewódzkimi, Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią.

8.1. Wojewódzkie przewozy pasażerskie na styku województw (tzw. połączenia stykowe)

Oferta przewozowa w publicznym transporcie zbiorowym powinna odpowiadać potrzebom transportowym, które często wykraczają poza obszar danego województwa. Przykładem są tzw. połączenia stykowe, czyli linie komunikacyjne łączące ze sobą dwa sąsiadujące województwa, a w niektórych przypadkach nawet trzy (np. Leszno – Głogów, Tarnowskie Góry – Wieluń, Inowrocław – Zduńska Wola). W ten sposób zwiększają one spójność przestrzenną kraju, jednak w odróżnieniu od połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Ministra zapewniają obsługę również mniejszych miejscowości.

Organizatorami tych połączeń są samorządy województw wprost na podstawie ich ustawowej definicji lub na podstawie zawartych między sobą porozumień. Mimo znacznego rozwoju oferty przy granicach województw w stosunku do 2020 r. wciąż istnieją relacje, na których oferta przewozowa nadal jest relatywnie mała. Nie tylko ogranicza to konkurencyjność kolei, ale także sprzyja wielu negatywnym zjawiskom społeczno-gospodarczym na obszarach położonych peryferyjnie względem głównych ośrodków w poszczególnych województwach.

Elastyczność działania dla organizatorów wojewódzkich i poprawę funkcjonowania połączeń stykowych przyniosły wprowadzone w 2020 r. zmiany legislacyjne. Zmieniono definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zawartą w ustawie PTZ, przez wskazanie, że zalicza się do nich także „przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej niedalej niż 30 km od granicy województwa” (art. 4 ust. 1 pkt 25). Zmiana ta umożliwiła samodzielne definiowanie i zamawianie połączeń bez konieczności zawierania porozumień z sąsiednim województwem.

W ramach planu opracowano wykaz kluczowych relacji dla połączeń stykowych dla poszczególnych województw, które zapewnią spójność transportową kraju, uzupełniając system przewozów międzywojewódzkich. Zawarto w nim zarówno rekomendacje Ministra, jak również uzgodnienia z samorządami wojewódzkimi w zakresie poszczególnych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Treści zawarte w niniejszym podrozdziale nie zobowiązują województw do organizacji przewozów na wyznaczonych relacjach. Nie wykluczają one także możliwości organizowania przewozów w relacjach innych niż wskazane, co nie wpłynie również na konieczność aktualizacji planu.

Przykładowe linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na styku województw, w tym w strefie transgranicznej, kluczowych dla zapewnienia spójności oferty przewozowej, prezentuje Tabela 22. Zawarto w niej zarówno linie stykowe wprost wypełniające definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich (czyli przewozu do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającego przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewozu powrotnego lub przewozu do stacji w województwie sąsiednim, położonej niedalej niż 30 km od granicy województwa), organizowane samodzielnie przez jedno województwo, jak i linie stykowe

wymagające zawarcia stosownych porozumień między województwami (art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. c ustawy PTZ). W przypadku połączeń stykowych wymagających zawarcia porozumień między województwami, tabela nie określa, które z województw ma być organizatorem przewozów na danym styku, ani nie wskazuje sposobu ich współfinansowania. Wskazany wykaz ma charakter orientacyjny i nie uwzględnia wszystkich ustaleń dokonanych w ramach konsultacji z organizatorami transportu, które mogą skutkować zmianą zakresu rekomendowanych odcinków.

Tabela 22. Przykładowe linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na styku województw

Województwo	Odcinki na styku województw	Przykładowe linie komunikacyjne w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich na styku województw ¹⁾
dolnośląskie	Kamieniec Ząbkowicki – Paczków	Legnica – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn-Koźle
	Oława – Brzeg	Wrocław Główny – Brzeg lub Wrocław Główny – Brzeg – Opole Główne lub Wrocław Główny – Brzeg – Opole Główne – Kędzierzyn-Koźle – Rybnik lub Wrocław Główny – Brzeg – Opole Główne – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz ⁹⁾
	Jelcz-Laskowice – Karłowice	Jelcz-Laskowice – Opole Główne
	Bierutów – Namysłów	Wrocław Główny – Oleśnica – Namysłów – (– Kluczbork)
	Syców – Kępno	Wrocław Główny – Kępno – Wieluń – Ruda Wieluńska ³⁾
	Międzybórz Sycowski – Sośnie Ostrowskie	Wrocław Główny – Oleśnica – Odolanów – Ostrów Wielkopolski
	Milicz – Zduny	Wrocław Główny – Milicz – Krotoszyn
	Żmigród – Rawicz	Wrocław Główny – Rawicz – Góra Śląska, Wrocław Główny – Rawicz – Leszno, Wrocław Główny – Rawicz
	Głogów – Wschowa	Leszno – Głogów
	Głogów – Bytom Odrzański	Wrocław Główny – Legnica – Wołów – Głogów – Zielona Góra Główna
	Głogów – Niegosławice ²⁾	Głogów – Żagań – Lubsko Karaś ³⁾
	Przemków Odlewnia – Niegosławice ²⁾	Legnica – Przemków Odlewnia – Szprotawa – Żagań – Żary ³⁾
	Rokitki – Małomice	Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hauptbahnhof
	Zebrzydowa – Żagań	Lwówek Śląski Zebrzydowa – Żagań – Zielona Góra Główna lub Legnica – Zebrzydowa – Żagań – Zielona Góra Główna

	Ruszków – Jankowa Żagańska	Bogatynia ³⁾ – Görlitz – Węgliniec – Żary – Zielona Góra Główna
kujawsko-pomorskie	Grudziądz – Kwidzyn	Grudziądz – Kwidzyn – Malbork lub Miastko – Bytów – Kościerzyna – Gdańsk Główny – Malbork – Kwidzyn (– Grudziądz) ⁹⁾
	Włocławek – Kutno	Bydgoszcz Główna – Włocławek – Kutno (– Łódź Widzew)
	Skępe – Sierpc	Toruń Główny – Skępe – Sierpc – Płock
	Rypin – Sierpc	Brodnica – Rypin – Sierpc (– Płock)
	Brodnica – Działdowo ²⁾	Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Brodnica – Działdowo ⁴⁾
	Jabłonowo Pomorskie – Iława	Bydgoszcz Główna – Toruń Główny – Jabłonowo Pomorskie – Iława Główna – Olsztyn Główny lub Jabłonowo Pomorskie – Iława Główna – Olsztyn Główny
	Twarda Góra – Smętowo	Bydgoszcz Główna – Laskowice Pomorskie – Gdańsk Główny – Słupsk – Ustka Uroczysko, Laskowice Pomorskie – Gdańsk Główny – Słupsk – Ustka Uroczysko
	Szlachta – Czersk	Laskowice Pomorskie – Tleń – Szlachta – Czersk
	Tuchola – Chojnice	Bydgoszcz Główna – Tuchola – Chojnice
	Sępólno Krajeńskie – Chojnice ²⁾	Kcynia – Nakło nad Notecią – Sępólno Krajeńskie – Chojnice ³⁾
	Nakło nad Notecią – Piła	Piła Główna – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Fordon lub Kołobrzeg – Piła Główna – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz Główna – Toruń Główny (– Ciechocinek)
	Kcynia – Wągrowiec	Bydgoszcz Fordon – Bydgoszcz Główna – Szubin – Kcynia – Wągrowiec – Czerwonak – Poznań Główny
	Mogilno – Gniezno	Bydgoszcz Główna – Inowrocław – Gniezno – Poznań Główny lub Toruń Wschodni – Inowrocław – Gniezno – Poznań Główny
	Piotrków Kujawski – Babiak	Inowrocław – Babiak – Koło
lubelskie	Łuków – Siedlce	Lublin Główny – Parczew – Łuków – Siedlce ⁹⁾ lub Łuków – Siedlce – Warszawa Zachodnia – Kutno – Płock ⁹⁾ lub Łuków – Siedlce – Sokołów Podlaski
	Łuków – Pilawa	Łuków – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów lub Terespol – Łuków – Pilawa
	Dęblin – Pilawa	Dęblin – Pilawa – Warszawa Zachodnia – Skierniewice ⁹⁾ lub Dęblin – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów
	Dęblin – Pionki	Dęblin – Pionki – Radom Główny lub Dęblin – Bąkowiec – Kozienice ¹³⁾

	Kraśnik – Stalowa Wola Rozwadów	Łęczna ¹³⁾ – Lublin Główny – Kraśnik – Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe
	Biłgoraj – Stalowa Wola Południe	Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe – Biłgoraj – Zamość Wschodnia
	Hrebenne – Horyniec Zdrój	Jarosław – Horyniec Zdrój – Hrebenne – Zamość – Hrubieszów Miasto
lubuskie	Kostrzyn – Chojna	Zielona Góra Główna – Kostrzyn – Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo lub (Gorzów Wielkopolski ³⁾ –) Kostrzyn – Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo
	Kostrzyn – Dębno Lubuskie ²⁾	Kostrzyn – Dębno Lubuskie ³⁾
	Krzyż – Dobiegniew – Choszczno	Szczecin Główny – Stargard – Choszczno – Krzyż
	Nowe Drezdenko – Krzyż	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż – Piła Główna
	Wierzbno – Międzychód	Gorzów Wielkopolski Strefa ¹³⁾ – Skwierzyna – Międzychód – Poznań Główny lub (Rzepin ³⁾ –) Międzyrzecz – Wierzbno – Międzychód
	Zbąszynek – Zbąszyń	Zielona Góra Główna – Zbąszynek – Zbąszyń – Poznań Główny lub Świebodzin – Zbąszynek – Zbąszyń – Poznań Główny lub Zbąszynek – Zbąszyń – Wolsztyn – Leszno
	Bytom Odrzański – Głogów	Zielona Góra Główna – Głogów – Legnica – Wrocław Główny lub Zielona Góra Główna – Głogów – Wołów – Wrocław Główny
	Głogów – Niegosławice ²⁾	Głogów – Żagań – Lubsko Karaś ³⁾
	Przemków Odlewnia – Niegosławice ²⁾	Legnica – Przemków Odlewnia – Szprotawa – Żary – Żagań ³⁾
	Wschowa – Głogów	Leszno – Wschowa – Głogów
	Wschowa – Leszno	Głogów – Wschowa – Leszno
	Małomice – Rokitki	Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hauptbahnhof
	Żagań – Zebrzydowa	Zielona Góra Główna – Żagań – Zebrzydowa – Lwówek Śląski lub Zielona Góra Główna – Żagań – Zebrzydowa – Legnica
	Jankowa Żagańska – Ruszów	Zielona Góra Główna – Żary – Węgliniec – Görlitz – Bogatynia ¹³⁾
	Kutno – Włocławek	(Łódź –) Kutno – Włocławek – Bydgoszcz Główna
	Kutno – Gostynin	Łódź Widzew – Kutno – Płock lub Łuków – Siedlce – Warszawa Zachodnia – Łowicz Główny – Kutno – Płock ⁹⁾
	Kutno – Koło	Kutno – Konin – Poznań Główny
	Łowicz – Sochaczew	Płock – Kutno – Łowicz Główny – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁹⁾ lub Łowicz Główny – Warszawa Śródmieście – Siedlce

łódzkie	Warszawa – Łódź (KDP) ⁶⁾	Warszawa – Brzeziny – Łódź Kaliska ³⁾
	Skierniewice – Żyrardów	Skierniewice – Warszawa Zachodnia – Pilawa – Dęblin ⁹⁾ lub Skierniewice – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów
	Skierniewice – Czachówek	Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska ⁹⁾
	Drzewica – Radom	Zgierz – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – Radom Główny
	Opoczno Południowe – Drzewica	Łódź Kaliska – Łódź Widzew – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno Południowe – Włoszczowa Północ – Kielce Główny ⁵⁾
	Opoczno – Końskie	Zgierz – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Skarżysko-Kamienna
	Radomsko – Częstochowa	Pabianice – Łódź Fabryczna – Koluszki – Radomsko – Częstochowa
	Chorzew Siemkowice – Częstochowa	Chorzew Siemkowice – Częstochowa lub Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
	Chorzew Siemkowice – Herby Nowe	Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice lub Koło – Poddębice – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice
	Wieluń – Krzepice	Wieluń Dąbrowa – Krzepice – Tarnowskie Góry – Katowice
	Wieruszów – Kępno	Łódź Widzew – Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Wieluń – Kępno lub Ruda Wieluńska – Wieluń – Wieruszów – Kępno – Wrocław Główny ³⁾
	Sieradz – Kalisz	(Łódź Widzew –) – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Poznań Główny
	Poddębice – Dąbie nad Nerem	Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło lub Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
	Tarnów – Dębica	Tarnów – Rzeszów Główny – Przemyśl Główny – Medyka lub Oświęcim – Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów (– Dębica)
	Biecz – Jasło	Kraków Główny – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło ¹⁰⁾ lub Gorlice – Jasło – Rzeszów Główny
	Kozłów – Sędziszów	(Kielce Główny –) – Sędziszów – Kraków Główny – Skawina – Oświęcim lub (Sędziszów –) – Miechów – Kraków Główny – Skawina – Wadowice – Bielsko-Biała Główna lub Katowice – Olkusz – Sędziszów – Kielce Główny
	Bukowno – Sławków	Katowice – Sławków – Olkusz – Sędziszów – Kielce Główny lub Olkusz – Sosnowiec Południowy – Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto ⁷⁾

małopolskie	Bukowno – Jaworzno Szczakowa lub Bukowo – Trzebinia	Wolbrom – Olkusz – Kraków Główny – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{9), 10), 11), 13)} lub Olkusz – Jaworzno Sosina – Trzebinia ^{11), 13)} lub Olkusz – Jaworzno Szczakowa – Katowice – Mikołów – Orzesze Jaśkowice ⁷⁾
	Trzebinia – Jaworzno Szczakowa	Częstochowa – Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny – Rabka Zdrój – Zakopane ^{9), 10)} lub Wodzisław Śląski – Katowice – Kraków Główny – Tarnów ⁹⁾ lub Racibórz – Katowice – Kraków Główny – Tarnów ⁹⁾ lub Wolbrom – Jaworzno Sosina – Trzebinia – Kraków Główny – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{9), 10), 11), 13)} lub Olkusz – Jaworzno Sosina – Trzebinia ^{11), 13)}
	Oświęcim – Czechowice- -Dziedzice	Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice – Bielsko- -Biała Główna lub (Dębica –)Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice- -Dziedzice
	Oświęcim – Nowy Bieruń	Oświęcim – Katowice – Tarnowskie Góry – Kluczbork lub Oświęcim – Tychy Lodowisko – Tychy – Katowice ⁷⁾
	Andrychów – Bielsko- -Biała	(Sędziszów –) Miechów – Kraków Główny – Wadowice – Andrychów – Bielsko-Biała Główna
	Sucha Beskidzka – Żywiec	Żywiec – Sucha Beskidzka – Skawina – Kraków Główny lub Katowice – Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Sucha Beskidzka – Nowy Targ – Zakopane ^{9), 12)}
mazowieckie	Małkinia – Czyżew	Czyżew – Małkinia – Warszawa Zachodnia ⁹⁾ lub Małkinia – Czyżew – Białystok
	Ostrołęka – Śniadowo	Ostrołęka – Łomża – Łapy – Białystok
	Chorzele – Wielbark	Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn Główny
	Mława – Działdowo	(RE) Skarżysko-Kamienna – Radom Główny – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁹⁾ lub Pilawa – Góra Kalwaria – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo
	Sierpc – Rypin	(Płock –) Sierpc – Rypin – Brodnica
	Sierpc – Skępe	Płock – Sierpc – Skępe – Toruń Główny
	Płock – Kutno	Płock – Kutno – Łódź Widzew lub Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁹⁾
	Sochaczew – Łowicz	Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁹⁾ lub Łowicz Główny – Warszawa Śródmieście – Siedlce
	Żyrardów – Skierniewice	Skierniewice – Warszawa Zachodnia – Pilawa – Dęblin ⁹⁾ lub Skierniewice – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów
	Mszczonów – Skierniewice	Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska ⁹⁾

	Radom – Drzewica	Radom Główny – Drzewica – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Zgierz
	Radom – Skarżysko-Kamienna	Skarżysko-Kamienna – Radom Główny – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁹⁾ lub Radom Główny – Skarżysko-Kamienna – Kielce Główny
	Pionki – Dęblin	Radom Główny – Pionki – Dęblin lub Kozienice – Bąkowiec – Dęblin ¹³⁾
	Pilawa – Dęblin	Dęblin – Pilawa – Warszawa Zachodnia – Skierniewice ⁹⁾ lub Dęblin – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów
	Pilawa – Łuków	Łuków – Pilawa – Warszawa Śródmieście – Żyrardów lub Pilawa – Łuków – Terespol
	Siedlce – Łuków	Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków lub Siedlce – Łuków – Parczew – Lublin Główny ⁹⁾ lub Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁹⁾
	Siedlce – Siemiatycze	Siedlce – Siemiatycze – Czeremcha – Hajnówka
opolskie	Paczków – Kamieniec Ząbkowicki	Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Legnica
	Brzeg – Oława	Brzeg – Wrocław Główny lub Opole Główny – Brzeg – Wrocław Główny lub Rybnik – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główny – Brzeg – Wrocław Główny ⁹⁾ lub Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główny – Brzeg – Wrocław Główny ⁹⁾
	Karłowice – Jelcz-Laskowice	Opole Główny – Jelcz-Laskowice
	Namysłów – Bierutów	(Kluczbork –) Namysłów – Oleśnica – Wrocław Główny
	Kluczbork – Łęka Opatowska	Kluczbork – Kępno – Ostrów Wielkopolski – Poznań Główny lub Opole Główny – Kluczbork – Kępno
	Kluczbork – Lubliniec	Kluczbork – Lubliniec – Bytom – Katowice – Oświęcim
	Krzepice – Wieluń	Wieluń Dąbrowa – Krzepice – Bytom – Katowice
	Fosowskie – Lubliniec	Opole Główny – Fosowskie – Lubliniec – Częstochowa
	Zawadzkie – Tarnowskie Góry ²⁾	Opole Główny – Zawadzkie – Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko ⁸⁾
	Strzelce Opolskie – Gliwice	Opole Główny – Strzelce Opolskie – Gliwice
	Kędzierzyn-Koźle – Gliwice	Kędzierzyn-Koźle – Gliwice lub Kędzierzyn-Koźle – Gliwice – Zabrze Północne – Bytom
	Kędzierzyn-Koźle – Kuźnia Raciborska	Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główny lub Wrocław Główny – Opole Główny – Kędzierzyn-Koźle – Rybnik ⁹⁾ lub Wrocław Główny – Opole Główny – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz ⁹⁾
	Racibórz – Baborów	Nysa – Racławice Śląskie – Racibórz

podkarpackie	Dębica – Tarnów	Medyka – Przemyśl Główny – Rzeszów Główny – Dębica – Tarnów lub (Dębica –) Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice
	Jasło – Biecz	Rzeszów Główny – Jasło – Gorlice lub Jasło – Gorlice – Nowy Sącz – Kraków Główny ¹⁰⁾
	Chmielów – Staszów	Tarnobrzeg – Staszów – Kielce Główne
	Tarnobrzeg – Sandomierz	Rzeszów Główny – Kolbuszowa – Tarnobrzeg – Sandomierz
	Stalowa Wola Rozwadów – Kraśnik	Stalowa Wola Południe – Stalowa Wola Rozwadów – Kraśnik – Lublin Główny – Łęczna ¹³⁾
	Stalowa Wola Południe – Biłgoraj	Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe – Biłgoraj – Zamość Wschodni
	Jarosław – Hrebenne	Jarosław – Horyniec Zdrój – Hrebenne – Zamość – Hrubieszów Miasto
podlaskie	Czyżew – Małkinia	Czyżew – Małkinia – Warszawa Zachodnia ⁹⁾ lub Białystok – Czyżew – Małkinia
	Siemiatycze – Siedlce	Hajnówka – Czeremcha – Siemiatycze – Siedlce
	Śniadowo – Ostrołęka	Białystok – Łapy – Łomża – Ostrołęka
	Grajewo – Ełk	Białystok – Grajewo – Ełk
pomorskie	Malbork – Elbląg	(Kołobrzeg –) Słupsk – Gdańsk Główny – Malbork – Elbląg ⁹⁾ lub Łeba – Lębork – Gdańsk Główny – Malbork – Elbląg lub Łeba – Choczewo – Gdańsk Główny – Malbork – Elbląg
	Malbork – Iława	Malbork – Prabuty – Iława Główna
	Kwidzyn – Grudziądz	Malbork – Kwidzyn – Grudziądz lub Miastko – Bytów – Kościerzyna – Gdańsk Główny – Malbork – Kwidzyn (– Grudziądz) ⁹⁾
	Smętowo – Twarda Góra	Ustka Uroczysko – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz Główna lub Ustka Uroczysko – Słupsk – Gdynia Główna – Tczew – Laskowice Pomorskie
	Czersk – Szlachta	Czersk – Szlachta – Tleń – Laskowice Pomorskie
	Chojnice – Tuchola	Chojnice – Tuchola – Bydgoszcz Główna
	Chojnice – Sępólno Krajeńskie ²⁾	Chojnice – Sępólno Krajeńskie – Nakło nad Notecią – Kcynia ³⁾
	Chojnice – Złotów	Chojnice – Piła Główna
	Chojnice – Szczecinek	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk lub (Szczecinek –) Chojnice – Gdynia Główna ⁹⁾
	Miastko – Szczecinek	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk
	Słupsk – Sławno	Słupsk – Koszalin – Świdwin – Stargard – Szczecin Główny – Police ⁹⁾ lub Słupsk – Sławno – Darłowo lub Elbląg – Słupsk – Sławno – Koszalin (– Kołobrzeg) ⁹⁾ lub Słupsk – Sławno – Koszalin – Kołobrzeg

śląskie	Sławków – Bukowno	Kielce Główne – Sędziszów – Olkusz – Katowice lub Olkusz – Sosnowiec Południowy – Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto ⁷⁾
	Trzebinia – Bukowno lub Jaworzno Szczakowa – Bukowno	Wolbrom – Olkusz – Kraków Główny – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{9), 10), 11), 13)} lub Trzebinia – Jaworzno Sosina – Olkusz ^{11), 13)} lub Orzesze Jaśkowice – Mikołów – Katowice – Jaworzno Szczakowa – Olkusz ⁷⁾
	Jaworzno Szczakowa – Trzebinia	Częstochowa – Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny – Rabka Zdrój – Zakopane ^{9), 10)} lub Wodzisław Śląski – Katowice – Kraków Główny – Tarnów ⁹⁾ lub Racibórz – Katowice – Kraków Główny – Tarnów ⁹⁾ lub Wolbrom – Olkusz – Kraków Główny – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{9), 10), 11), 13)}
	Czechowice-Dziedzice – Oświęcim	Bielsko-Biała Główna – Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów ⁹⁾ lub Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów (– Dębica)
	Nowy Bieruń – Oświęcim	Kluczbork – Tarnowskie Góry – Katowice – Oświęcim lub Katowice – Tychy – Tychy Lodowisko – Oświęcim ⁷⁾
	Bielsko-Biała – Andrychów	Bielsko-Biała Główna – Wadowice – Kraków Główny – Miechów (– Sędziszów)
	Żywiec – Sucha Beskidzka	Żywiec – Sucha Beskidzka – Skawina – Kraków Główny lub Zakopane – Nowy Targ – Sucha Beskidzka – Żywiec – Bielsko-Biała Główna – Katowice ¹²⁾
	Konieczpol – Włoszczowa	Częstochowa – Włoszczowa Północ – Kielce Główne
	Częstochowa – Radomsko	Częstochowa – Radomsko – Łódź Fabryczna – Pabianice
	Częstochowa – Chorzew Siemkowice	Częstochowa – Chorzew Siemkowice lub Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
	Herby Nowe – Chorzew Siemkowice	Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice lub Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
	Krzepice – Wieluń	Katowice – Tarnowskie Góry – Krzepice – Wieluń Dąbrowa
	Lubliniec – Fosowskie	Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie – Opole Główne
	Tarnowskie Góry – Zawadzkie ²⁾	Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry – Zawadzkie – Opole Główne ⁸⁾
	Gliwice – Strzelce Opolskie	Gliwice – Strzelce Opolskie – Opole Główne
	Gliwice – Kędzierzyn-Koźle	Bytom – Zabrze Północne – Gliwice – Kędzierzyn-Koźle lub Gliwice – Kędzierzyn-Koźle

	Kuźnia Raciborska – Kędzierzyn-Koźle	Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główne lub Rybnik – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główne – Wrocław Główny ⁹⁾ lub Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główne – Wrocław Główny ⁹⁾
	Racibórz – Baborów	Racibórz – Raclawice Śląskie – Nysa
świętokrzyskie	Sędziszów – Kozłów	(Kielce Główne –) Sędziszów – Kraków Główny – Skawina – Oświęcim lub (Sędziszów –) Miechów – Kraków Główny – Skawina – Wadowice – Bielsko-Biała Główna lub Kielce Główne – Sędziszów – Olkusz – Katowice
	Staszów – Chmielów	Kielce Główne – Staszów – Tarnobrzeg
	Sandomierz – Tarnobrzeg	Sandomierz – Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów Główny
	Skarżysko-Kamienna – Radom	Skarżysko-Kamienna – Radom Główny – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁹⁾ lub Kielce Główne – Skarżysko-Kamienna – Radom Główny
	Końskie – Opoczno	Skarżysko-Kamienna – Opoczno – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Zgierz
	Włoszczowa Północ – Opoczno Południe	Kielce Główne – Włoszczowa Północ – Opoczno Południe – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Widzew – Łódź Kaliska ⁵⁾
	Włoszczowa – Koniecpol	Kielce Główne – Włoszczowa Północ – Częstochowa
warmińsko-mazurskie	Elk – Grajewo	Elk – Grajewo – Białystok
	Wielbark – Chorzele	Olsztyn Główny – Szczytno – Ostrołęka
	Działdowo – Mława	(RE) Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Radom Główny – Skarżysko-Kamienna ⁹⁾ lub Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Góra Kalwaria – Piława
	Działdowo – Brodnica ²⁾	Działdowo – Brodnica – Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz – Laskowice Pomorskie ⁴⁾
	Iława – Jabłonowo Pomorskie	Olsztyn Główny – Iława Główna – Jabłonowo Pomorskie – Toruń Główny – Bydgoszcz Główna lub Olsztyn Główny – Iława Główna – Jabłonowo Pomorskie
	Iława – Malbork	Iława Główna – Prabuty – Malbork
	Elbląg – Malbork	Elbląg – Malbork – Gdańsk Główny – Słupsk (– Kołobrzeg) ⁹⁾ lub Elbląg – Malbork – Gdańsk Główny – Łębork – Łeba lub Elbląg – Malbork – Gdańsk Główny – Choczewo – Łeba
wielkopolskie	Gniezno – Mogilno	Poznań Główny – Gniezno – Inowrocław – Bydgoszcz Główna lub Poznań Główny – Gniezno – Inowrocław – Toruń Wschodni
	Wągrowiec – Kcynia	Poznań Główny – Czerwonak – Wągrowiec – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Fordon

Piła – Nakło nad Notecią	Koło – Kutno	Koło – Babiak – Inowrocław
	Babiak – Piotrków Kujawski	
	Dąbie nad Nerem – Poddębice	Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło lub Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
	Kalisz – Sieradz	Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Sieradz (– Łódź Widzew)
	Kępno – Wieruszów	Wrocław Główny – Kępno – Wieruszów – Wieluń – Ruda Wieluńska ³⁾ lub Kępno – Wieluń – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Łódź Kaliska – Łódź Widzew
	Łęka Opatowska – Kluczbork	Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – Kępno – Kluczbork lub Kępno – Kluczbork – Opole Główne
	Kępno – Syców	Ruda Wieluńska – Wieluń – Kępno – Wrocław Główny ³⁾
	Sośnie Ostrowskie – Międzybórz Sycowski	Ostrów Wielkopolski – Oleśnica – Wrocław Główny
	Zduny – Milicz	Krotoszyn – Milicz – Wrocław Główny
	Rawicz – Żmigród	Leszno – Rawicz – Żmigród – Wrocław Główny lub Góra Śląska – Rawicz – Żmigród – Wrocław Główny
	Leszno – Wschowa	Leszno – Wschowa – Głogów
	Zbąszyń – Zbąszynek	Poznań Główny – Zbąszyń – Zbąszynek – Świebodzin lub Poznań Główny – Zbąszyń – Zbąszynek – Zielona Góra Główna lub Leszno – Wolsztyn – Zbąszyń – Zbąszynek
	Międzychód – Wierzbno	Poznań Główny – Międzychód – Wierzbno – Gorzów Wielkopolski Strefa ¹³⁾ lub Międzychód – Wierzbno – Międzyrzecz (– Rzepin ³⁾)
	Krzyż – Nowe Drezenko	Piła Główna – Krzyż – Gorzów Wielkopolski lub Krzyż – Gorzów Wielkopolski
	Krzyż – Dobiegniew – Choszczno	Krzyż – Choszczno – Szczecin Główny
	Piła – Wałcz	Piła Główna – Wałcz Raduń – Kalisz Pomorski – Szczecin Główny lub Piła Główna – Wałcz Raduń
	Piła – Szczecinek	Poznań Główny – Rogoźno Wielkopolskie – Piła Główna – Szczecinek – Kołobrzeg lub (Ciechocinek – Toruń Główny –) Bydgoszcz

		Główna – Piła Główna – Szczecinek – Kołobrzeg lub (Bydgoszcz Fordon –) Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Szczecinek – Kołobrzeg
	Złotów – Chojnice	Piła Główna – Chojnice
zachodnio-pomorskie	Chojna – Kostrzyn	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Główny – Chojna – Kostrzyn (– Gorzów Wielkopolski ³⁾) lub Szczecin Niebuszewo – Szczecin Główny – Chojna – Kostrzyn – Zielona Góra Główna
	Dębno Lubuskie – Kostrzyn ²⁾	Dębno Lubuskie – Kostrzyn ³⁾
	Choszczno – Dobiegniew – Krzyż	Szczecin Główny – Stargard – Choszczno – Krzyż
	Wałcz – Piła	Szczecin Główny – Kalisz Pomorski – Wałcz Raduń – Piła Główna lub Wałcz Raduń – Piła Główna
	Szczecinek – Piła	Kołobrzeg – Szczecinek – Piła Główna – Poznań Główny lub Kołobrzeg – Szczecinek – Piła Główna – Bydgoszcz Główna (– Bydgoszcz Fordon) lub Kołobrzeg – Szczecinek – Piła Główna – Bydgoszcz Główna (– Toruń Główny – Ciechocinek)
	Szczecinek – Chojnice	(Szczecinek –) Chojnice – Gdańsk Główny – Gdynia Główna ⁹⁾ lub Słupsk – Miastko – Szczecinek – Chojnice
	Szczecinek – Miastko	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk
	Sławno – Słupsk	Police – Szczecin Główny – Stargard – Świdwin – Koszalin – Słupsk ⁹⁾ lub Darłowo – Sławno – Słupsk lub Kołobrzeg – Koszalin – Sławno – Słupsk lub (Kołobrzeg –) Słupsk – Gdynia Główna – Gdańsk Główny – Malbork – Elbląg ⁹⁾

OBJAŚNIENIA:

- ¹⁾ Rekomendowane linie komunikacyjne pomiędzy województwami (m.in. ustalane w ramach konsultacji Horyzontalnego Rozkładu Jazdy z wojewódzkimi organizatorami przewozów).
- ²⁾ Odcinek linii planowany do reaktywacji (bez wskazania terminu).
- ³⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia w przypadku wznowienia przewozów na wskazanym odcinku lub po przeprowadzeniu inwestycji infrastrukturalnej umożliwiającej prowadzenie ruchu.
- ⁴⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia w przypadku wznowienia przewozów na odcinku Brodnica – Działdowo.
- ⁵⁾ Uruchomienie linii jest uzależnione od oferty przewozowej dalekobieżnej (od częstotliwości).
- ⁶⁾ Po wybudowaniu linii KDP.
- ⁷⁾ Uruchomienie linii nastąpi po wdrożeniu projektu kolei metropolitalnej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM).
- ⁸⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia na odcinku Zawadzkie – Tarnowskie Góry po wznowieniu przewozów na wskazanym odcinku.
- ⁹⁾ Pociągi przyspieszone na części lub całości trasy.
- ¹⁰⁾ Po otwarciu linii Podłęże – Piekiełko przetrasowanie linii na niniejszy odcinek.
- ¹¹⁾ Linia komunikacyjna organizowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego (UMWM).
- ¹²⁾ Linia komunikacyjna sezonowa.
- ¹³⁾ Ostateczne trasowanie i relacja są uzależnione od realizacji projektu Kolej+.

8.2. Rekomendacje w zakresie lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej

W polskiej sieci kolejowej znajdują się odcinki, na których planuje się uruchomienie niewielkiej liczby połączeń międzywojewódzkich (np. 2 lub 4 pary pociągów dobowo) przy jednocześnie ograniczonej lub nieregularnej regionalnej ofercie przewozowej. W efekcie cała oferta na niektórych ciągach komunikacyjnych może stać się rozdrobniona, a w przypadku niektórych kursów mogłoby dochodzić do ich dublowania. Problem stanowi także zróżnicowanie systemów taryfowych, zwłaszcza dla posiadaczy biletów okresowych, ograniczające dostęp do połączeń.

Pożądane jest zatem wypracowanie mechanizmów lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej pociągów różnych organizatorów, umożliwiające wzbogacenie ich oferty przewozowej bez uruchamiania dodatkowych kursów. Na wskazanych odcinkach powinna ona obejmować koordynację rozkładu jazdy w celu uzyskania wspólnego cyklu tych połączeń, a także wprowadzenie co najmniej wzajemnego honorowania biletów albo wspólnej taryfy przewozowej (cennika). W określonych przypadkach powinno być możliwe także wprowadzenie dodatkowych postojów handlowych na wniosek organizatora wojewódzkiego. Dzięki temu linie międzywojewódzkie mogłyby w sposób systemowy pełnić także funkcję regionalną.

Wdrożenie tej rekomendacji wymaga współdziałania organizatorów przewozów międzywojewódzkich i wojewódzkich, które powinno być wprowadzone np. przez zawieranie stosownych porozumień. Zapisy tych porozumień powinny być następnie uwzględniane w przygotowywanych postępowaniach przetargowych na wybór operatora oraz odzwierciedlone w zapisach umów PSC.

Wykaz odcinków rekomendowanych do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową zawierają Tabela 23 oraz Rys. 40. Zostały one zidentyfikowane podczas konsultacji z organizatorami transportu w ramach projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy. Należy podkreślić, że poniższy katalog nie jest zamknięty, tzn. dopuszcza się jego rozszerzenie, jeżeli zostanie zdiagnozowana taka potrzeba i dojdzie do porozumienia organizatorów lub rezygnację z poszczególnych odcinków, gdy taka potrzeba wygaśnie.

Tabela 23. Rekomendowane odcinki do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową

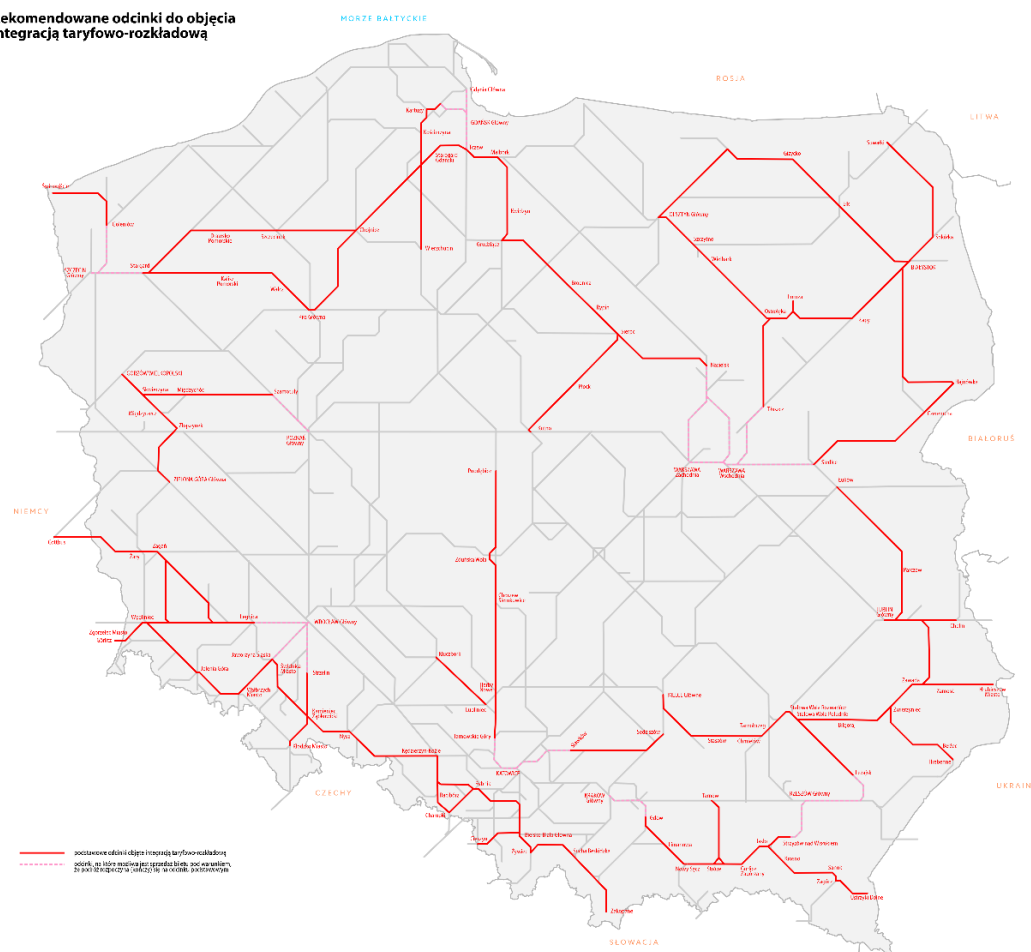
Województwo	Rekomendowane odcinki do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową
dolnośląskie	Legnica – Zgorzelec – Görlitz oraz Strzelin – Kłodzko Miasto ¹⁾ oraz Jaworzyna Śląska – Wałbrzych Miasto – Jelenia Góra ¹⁾ oraz Jelenia Góra – Węgliniec – Żagań oraz Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa oraz Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hauptbahnhof
kujawsko-pomorskie	Malbork – Kwidzyn – Grudziądz oraz Grudziądz – Brodnica – Rypin – Sierpc
lubelskie	Lubin Główny – Zamość – Hrubieszów Miasto oraz Izbica – Bełzec – Hrebenne oraz Biłgoraj – Zwierzyniec oraz Lublin Główny – Parczew – Łuków oraz Świdnik Miasto – Chełm
lubuskie	Zielona Góra Główna – Zbąszynek oraz Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hauptbahnhof oraz Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz – Zbąszynek lub Skwierzyna – Międzychód oraz Żagań – Węgliniec
łódzkie	Kłobuck – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Dąbie nad Nerem oraz Kutno – Płock
małopolskie	Gdów – Limanowa – Nowy Sącz – Stróże – Jasło ^{2), 3)} oraz Żywiec – Sucha Beskidzka – Zakopane oraz Sędziszów – Olkusz – Sławków oraz Tarnów – Gorlice Zagórzany
mazowieckie	Thuszcz – Ostrołęka – Łomża ⁴⁾ oraz Siedlce – Czeremcha ⁴⁾ oraz Ostrołęka – Wielbark – Szczytno oraz Kutno – Płock – Sierpc – Rypin oraz Sierpc – Nasielsk ⁴⁾
opolskie	Kędzierzyn-Koźle – Rybnik oraz Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki oraz Kluczbork – Lubliniec oraz Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki
podkarpackie	Strzyżów nad Wisłokiem – Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz – Ustrzyki Dolne ⁵⁾ oraz Jasło – Gorlice Zagórzany oraz Stalowa Wola Rozwadów – Biłgoraj oraz Leżajsk – Stalowa Wola Południe ⁵⁾ oraz Staszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Rozwadów
podlaskie	Białystok – Sokółka – Suwałki oraz Białystok – Łomża – Ostrołęka oraz Białystok – Hajnówka – Czeremcha oraz Czeremcha – Siedlce ⁴⁾ oraz Białystok – Elk
pomorskie	Żukowo – Kościerzyna – Wierzchucin ⁶⁾ oraz Tczew – Malbork – Kwidzyn – Grudziądz ⁶⁾ oraz Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Piła Główna oraz Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Szczecinek ⁶⁾
śląskie	Sławków – Bukowno ⁷⁾ oraz Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice ⁷⁾ oraz Kędzierzyn-Koźle – Rybnik – Bielsko-Biała Główna oraz Bielsko-Biała Główna – Żywiec – Sucha Beskidzka oraz Bielsko-Biała Główna – Cieszyn oraz Lubliniec – Kluczbork oraz Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki oraz Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki
świętokrzyskie	Kielce Główne – Staszów – Tarnobrzeg oraz Sędziszów – Tunel – Olkusz – Sławków

warmińsko-mazurskie	Olsztyn Główny – Giżycko – Ełk oraz Olsztyn Główny – Szczytno – Wielbark – Ostrołęka oraz Ełk – Białystok
wielkopolskie	Piła Główna – Wałcz oraz Szamotuły – Międzychód – Skwierzyna ⁸⁾ oraz Piła Główna – Złotów – Chojnice
zachodniopomorskie	Piła Główna – Wałcz – Kalisz Pomorski – Stargard ⁹⁾ oraz Goleniów ⁹⁾ – Świnoujście oraz Stargard ⁹⁾ – Drawsko Pomorskie – Szczecinek oraz Szczecinek – Chojnice

OBJAŚNIENIA:

- 1) Dla stacji z tego odcinka jest możliwa sprzedaż biletów w relacji do Wrocławia.
- 2) Po realizacji projektu Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa i Szczyrzyc – Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- 3) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Krakowa.
- 4) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Warszawy.
- 5) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Rzeszowa.
- 6) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Gdańska, Gdyni i Sopotu.
- 7) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do odcinków Tarnowskie Góry – Katowice oraz Sławków – Katowice.
- 8) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Poznania.
- 9) Dla stacji z tego odcinka jest rekomendowana integracja taryfowa w relacjach z i do Szczecina.

Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkładową



Rys. 40. Odcinki rekomendowane do objęcia integracją taryfowo-rozkładową

Źródło: Opracowanie Port Polska Sp. z o.o.

8.3. Rekomendacje w zakresie połączeń dowozowych do krajowego systemu przewozów międzywojewódzkich

Wskazane jest, aby dostęp do krajowego systemu międzywojewódzkich przewozów kolejowych był możliwy co najmniej z poziomu każdego miasta powiatowego bezpośrednio lub z maksymalnie jedną przesiadką. Systemem tym należy objąć również w miarę możliwości inne miejscowości istotne dla obsługi w ramach sieci połączeń międzywojewódzkich z uwagi na potencjalny lub rzeczywisty zakres generowanych przemieszczeń w relacjach międzywojewódzkich. W sytuacji gdy realizacja bezpośrednich połączeń nie jest możliwa, rekomenduje się zapewnienie dostępu za pośrednictwem połączeń dowozowych.

W przypadku dowozowych połączeń kolejowych i autobusowych istotne jest zapewnienie optymalnego czasu na przesiadkę oraz dworca (węzła przesiadkowego) z odpowiednimi warunkami do oczekiwania. Pożądane jest ponadto, aby minimalna częstotliwość kursowania była dopasowana do rozkładu jazdy pociągów organizowanych przez Ministra. W niektórych przypadkach zapewnienie skomunikowania z dalekobieżną linią komunikacyjną w obu kierunkach może wymagać zwiększenia częstotliwości połączenia dowozowego względem częstotliwości danej linii komunikacyjnej. Istotne jest również zachowanie odpowiedniego czasu przejazdu, aby czas całej podróży realizowanej z przesiadką różnymi środkami transportu był atrakcyjny. Pożądane jest, aby linie dowozowe pełniły także inne funkcje w systemie transportowym (szczególnie w przypadku transportu autobusowego). Z tego powodu powinny być one organizowane przez jednostki samorządu terytorialnego, dysponujące najlepszą wiedzą w zakresie potrzeb transportowych społeczności lokalnych.

Dla ośrodków administracyjnych i gospodarczych w randze siedzib gmin i powiatów, przez które przebiegają linie kolejowe o prześwicie mniejszym niż 1435 mm, rekomenduje się rozważenie możliwości wykorzystania tych linii do realizacji zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w szczególności jako uzupełniających system transportu kolejowego. W wielu przypadkach parametry przewozowe i zdolność przepustowa tych linii mogą umożliwić ich wykorzystanie do realizacji funkcji transportowych zbliżonych do linii lokalnych, z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych i lokalnych.

W przypadku miast powiatowych, dla których rekomenduje się zapewnienie dostępu do krajowego systemu przewozów kolejowych za pomocą transportu drogowego, należy dążyć do zapewnienia odpowiedniej oferty przewozów autobusowych, w tym ich właściwej organizacji i finansowania w ramach publicznego transportu zbiorowego. Istotnym problemem jest

również częstotliwość kursowania oraz dni obsługi – nadal w wielu przypadkach poza dniami roboczymi oferta przewozowa jest minimalna lub nie ma jej wcale. Autobusy wykorzystywane do realizacji połączeń dowozowych powinny w miarę możliwości zapewniać komfort podróżowania i funkcjonalności porównywalne względem regionalnego transportu kolejowego, co wpływa na zapewnienie obsługi osób z ograniczoną mobilnością czy też przewozu rowerów i większego bagażu.

W przypadku wielu miast powiatowych osiągnięcie samej tylko integracji rozkładowej byłoby znaczącym usprawnieniem systemu transportowego. W przypadku połączeń autobusowych barierą w procesach integracyjnych jest zróżnicowanie wymiarów ulg ustawowych. Docelowo jest pożądane ich ujednolicenie; różnice nie powinny wstrzymywać działań możliwych do podjęcia w obecnym stanie prawnym. Możliwe jest bowiem przyjęcie rozwiązań pośrednich, takich jak honorowania biletów na podstawie porozumień między organizatorami lub operatorami oraz ujednolicanie kanałów sprzedaży („jeden blankiet, dwa bilety”). Istotna jest również czytelna informacja rozkładowa, w której w przystępny sposób powinny być opisane warunki taryfowe i sposób nabycia biletu.

W aktualnym stanie prawnym nie istnieje możliwość dofinansowania połączeń dowozowych z poziomu centralnego. Możliwe jest jednak podjęcie szeregu działań przez organizatorów przewozów i operatorów, które umożliwiłyby wdrożenie przynajmniej części spośród powyższych rozwiązań. Dlatego Minister jako organizator będzie motywował wyłonionych operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych do podjęcia inicjatywy ukierunkowanej na wprowadzanie rozwiązań umożliwiających stopniowe wdrażanie połączeń dowozowych.

Spis tabel

Tabela 1. Przypisanie obligatoryjnych elementów planu transportowego do poszczególnych rozdziałów planu	10
Tabela 2. Struktura prędkości w sieci kolejowej PLK SA	23
Tabela 3. Liczba par codziennych połączeń PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r.	28
Tabela 4. Porównanie najkrótszych czasów przejazdu pociągów PSO na wybranych trasach w 2021 r. i 2025 r.	29
Tabela 5. Wielkość pracy eksploatacyjnej w umowie PSC w latach 2021–2025	31
Tabela 6. Najpopularniejsze relacje w przewozach międzywojewódzkich w 2021 r. i 2024 r.	35
Tabela 7. Zmiany liczby pasażerów oraz wskaźnika średniej liczby podróży koleją w latach 2021–2025	36
Tabela 8. Wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej przez PKP Intercity S.A. i liczba pasażerów obsługiwanych w latach 2021–2025 dla połączeń PSO oraz komercyjnych.....	38
Tabela 9. Zmiany prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich w latach 2021–2024	39
Tabela 10. Średnia długość trasy pociągu PSO w Polsce w latach 2021–2024	40
Tabela 11. Najważniejsze inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2030 r.	56
Tabela 12. Wybrane inwestycje PLK SA planowane do realizacji do 2035 r.	59
Tabela 13. Stacje i przystanki kolejowe zaplanowane do obsługi pociągami międzywojewódzkimi w obszarach aglomeracyjnych	101
Tabela 14. Wykaz postojów handlowych dla pociągów pospiesznych	102
Tabela 15. Rekompensata w umowie PSC z aktualnym operatorem planowana do wypłaty w latach 2026–2030	113
Tabela 16. Prognozowana wielkość pracy eksploatacyjnej w rozkładach jazdy 2030/2031–2033/2034	117
Tabela 17. Prognoza liczby pasażerów w pociągach PSO w latach 2031–2034	118
Tabela 18. Linie komunikacyjne tworzące sieć połączeń PSO – pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej	122
Tabela 19. Wskaźniki proponowane do mechanizmów indeksacji rekompensaty ...	132
Tabela 20. Szacowana wielkość rekompensaty w latach 2031–2034 (bez AEx)	134
Tabela 21. Odcinki sieci kolejowej z potencjalnymi utrudnieniami w konstrukcji rozkładu jazdy	140
Tabela 22. Przykładowe linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na styku województw	159
Tabela 23. Rekomendowane odcinki do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową	171

Spis rysunków

Rys. 1. Wybrane wskaźniki makroekonomiczne w latach 2021–2024	14
Rys. 2. Liczba ludności w Polsce w latach 2015–2024	14
Rys. 3. Liczba ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2021–2024	15
Rys. 4. Linie kolejowe z połączeniami międzywojewódzkimi oraz gęstość zaludnienia gmin w roku 2024 [os./km ²]	16
Rys. 5. Czas dojazdu transportem prywatnym do stacji obsługujących kolejowe przewozy międzywojewódzkie	17
Rys. 6. Wskaźnik motoryzacji w województwach (dane z roku 2024)	19
Rys. 7. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych [mln]	19
Rys. 8. Infrastruktura kolejowa o szerokości torów 1435 mm w Polsce według stanu na 2025 r.	21
Rys. 9. Siatka połączeń komercyjnych w Polsce w 2025 r.	26
Rys. 10. Średniodobowa liczba pociągów w ramach umów PSC w latach 2021–2025.....	27
Rys. 11. Siatka połączeń PSO w rozkładzie jazdy 2020/2021	30
Rys. 12. Siatka połączeń PSO w rozkładzie jazdy 2024/2025	31
Rys. 13. Więźba ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2021 r.	33
Rys. 14. Więźba ruchu w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w 2024 r.	34
Rys. 15. Struktura pasażerów w przewozach kolejowych w Polsce w latach 2021–2024 według rodzaju biletów	36
Rys. 16. Struktura taryfowa biletów w latach 2021–2025	37
Rys. 17. Średniodobowa liczba i praca eksploatacyjna pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych organizowanych przez Ministra w ramach umowy PSC w latach 2021–2024	40
Rys. 18. Liczba pociągów zapewniających dostęp do wybranych usług dodatkowych w latach 2021–2024	44
Rys. 19. Prognozowana liczba ludności w latach 2023–2035 według trzech scenariuszy	63
Rys. 20. Prognozowana liczba ludności w latach 2023–2060 według trzech scenariuszy	64
Rys. 21. Prognozowana wielkość ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2025–2035	64

Rys. 22. Prognozowana różnica liczby ludności w powiatach między 2024 r. a 2035 r.	66
Rys. 23. Prognoza liczby imigrantów mieszkających w Polsce w podziale na ekonomiczne grupy wieku	66
Rys. 24. Prognozowane zmiany PKB r/r w latach 2030–2035	67
Rys. 25. Prognozowany PKB per capita w gminach w roku 2035	68
Rys. 26. Prognozowany wskaźnik motoryzacji w roku 2035 w województwach	69
Rys. 27. Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych dla I–III rzędu	78
Rys. 28. Międzywojewódzkie kolejowe potoki pasażerskie na rok 2024 na tle sieci kolejowej i hierarchii funkcjonalnej miast według IRMIR	80
Rys. 29. Top 50 powiatów na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III w zależności od rodzaju miejsc noclegowych	82
Rys. 30. Top 100 gmin na tle hierarchii funkcjonalnej miast I–III w zależności od rodzaju miejsc noclegowych	83
Rys. 31. Wskaźnik walorów turystycznych uwzględniający otoczenie i poprawkę transgraniczną według przedziałów wartości wskaźnika walorów turystycznych	84
Rys. 32. Turyści zagraniczni w turystycznych obiektach noclegowych według wybranych krajów w 2024 r.	87
Rys. 33. Wielkość i saldo emigracji i imigracji z Polski na pobyt stały w latach 1966–2024	87
Rys. 34. Ogólne zasady ustalania postojów handlowych	99
Rys. 35. Więźba ruchu w transporcie zbiorowym w 2034 r. w relacjach powyżej 100 km	115
Rys. 36. Planowana sieć komunikacyjna połączeń PSO w 2031 r.	119
Rys. 37. Planowana sieć komunikacyjna połączeń PSO w 2034 r.	120
Rys. 38. Prognozowane potoki pasażerskie połączeń PSO na tle potoków samochodów osobowych w 2034 r. [pasażerów na dobę]	128
Rys. 39. Zmiana dobowej liczby połączeń PSC w rozkładzie jazdy 2030/2031 w stosunku do rozkładu jazdy 2025/2026	138
Rys. 40. Odcinki rekomendowane do objęcia integracją taryfowo-rozkładową	172

CZĘŚĆ GRAFICZNA

MAPA 1. SIEĆ POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH W 2031 R.

MAPA 2. SIEĆ POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH W 2034 R.

