



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.105.2024  
Warszawa, 06 listopada 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 5491 Pośta na Sejm RP pana Adama Andruszkiewicza w sprawie cen biletów PKP oraz połączeń w ramach CPK, przedstawiam poniższe stanowisko odnosząc się do poszczególnych pytań.

1. *Proszę o podanie średniej ceny biletu PKP dla pasażera na trasach: Białystok - Warszawa, Białystok-Ełk i Białystok-Suwałki we wrześniu 2023 oraz średniej ceny biletu na tych trasach we wrześniu 2024?*

Powyższe dane stanowią Tajemnicę Przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. i nie mogą zostać ujawnione. Natomiast ceny biletów jednorazowych na tych trasach na pociągi uruchamiane przez Spółkę PKP Intercity S.A. zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie <https://www.intercity.pl> w ww. wskazanych terminach wynosiła:

- Warszawa – Białystok, w klasie 2 – 53,00 zł, w klasie 1 – 70,00 zł,
- Białystok – Suwałki, w klasie 2 – 19,00 zł, w klasie 1 – 55,00 zł,
- Białystok – Ełk, w klasie 2 – 23,80 zł, w klasie 1 – 44,00 zł.

Należy podkreślić, że są to ceny bazowe nie uwzględniające ofert promocyjnych.

Natomiast w zakresie przewozów o charakterze regionalnym informuję, że w świetle przepisów Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym realizacją zadań związanych z organizacją publicznego zbiorowego w transporcie kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich zajmują się właściwi terytorialnie marszałkowie województw. Dlatego też Spółka POLREGIO S.A. realizująca przewozy o charakterze regionalnym na terenie województwa podlaskiego kreuje ofertę taryfową zgodnie z decyzjami i oczekiwaniami Organizatorów, w tym przypadku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego.

2. *Jak zmieniła się cena biletów na tych trasach od grudnia 2023 roku do października 2024 roku?*

Cena biletów na tych trasach na pociągi uruchamiane przez Spółkę PKP Intercity S.A. nie zmieniła się w tym okresie.

3. *Czy rząd planuje wprowadzanie dalszych podwyżek cen biletów na trasach kolejowych na terenie Województwa Podlaskiego?*

Trwają analizy dotyczące dynamicznie zmieniającego się otoczenia Spółki PKP Intercity S.A., wyników sprzedażowych oraz preferencji pasażerów. W ramach analiz brane są pod uwagę segmenty pasażerów, relacje, sezonowość, czasy przejazdu, otoczenie konkurencyjne, prowadzone prace remontowe oraz modernizacyjne, zmiany preferencji pasażerów w zależności od zmian cen (elastyczności cenowe), podaż miejsc i frekwencja w poszczególnych pociągach. Celem takich badań jest zaproponowanie odpowiedniego

produktu w odpowiednim czasie za odpowiednią cenę, mając na uwadze cenową dostępność usługi przejazdu dla jak największej liczby pasażerów oraz przeciwdziałanie zjawisku nierównomiernego wypełnienia poszczególnych pociągów.

Ostateczna decyzja w sprawie będzie uwzględniała przychody, które Spółka PKP Intercity S.A. osiąga z działalności przewozowej, koszty świadczonych przez Spółkę PKP Intercity S.A. usług (w tym te prognozowane na 2025 rok a w szczególności ceny energii) oraz prognozowany wskaźnik inflacji.

Istotnym jest również fakt, że brak regularnych podwyżek na przestrzeni tylu lat doprowadził do sytuacji, że ceny biletów jednorazowych i odcinkowych na przejazdy pociągami zamawianymi przez ministra właściwego do spraw transportu przy przejazdach na krótszych odległościach w wielu przypadkach zrównały się z cenami przewoźników regionalnych, a w części są nawet tańsze.

*4. Z jakiego powodu w projekcie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy 2035 nie zostały uwzględnione bezpośrednie połączenia z Suwałk i Łomży do Centralnego Portu Komunikacyjnego? Czy rząd dokona zmiany w tym zakresie?*

W zakresie pytania dotyczącego Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ) wyjaśniam, że obsługa Suwałk oraz Łomży została uwzględniona w projekcie w zależności od możliwości infrastrukturalnych, jakie są dostępne. Prezentowane na stronie internetowej [www.hrj.gov.pl](http://www.hrj.gov.pl) informacje dotyczą wersji roboczej HRJ wg stanu na dzień 16 lipca 2024 roku dla horyzontu rozkładu jazdy 2034/2035, jako najbardziej reprezentatywnego na obecnym etapie prac.

Z uwagi na ciągłe prace nad projektem, w szczególności trwający proces konsultacyjny, przyjęte rozwiązania będą ulegały dalszym modyfikacjom. Proces konsultacyjny obejmuje cztery ścieżki: społeczną, z potencjalnymi przewoźnikami kolejowymi, organizatorami transportu oraz ministerstwami transportu krajów, do których planowane są połączenia dalekobieżne.

Zebrany materiał zostanie przeanalizowany przez zespół HRJ, a wnioski z niego płynące podsumowane w raporcie, którego publikacja planowana jest w pierwszym kwartale przyszłego roku. Na podstawie wniosków powstanie kolejna wersja HRJ na rozkład jazdy 2034/2035 oraz pozostałe kluczowe horyzonty w okresie 2031-2040.

W omawianym horyzoncie rozkładu jazdy 2034/2035 w HRJ zakłada się obsługę Suwałk połączeniami o charakterze dalekobieżnym - ekspresowym (linia KDP04 Wilno/Ryga – Kraków) oraz pospiesznym (P04 Suwałki – Zielona Góra).

Należy podkreślić, że z uwagi na położenie miasta Suwałki na planowym ciągu do krajów bałtyckich – Rail Baltica – układ połączeń będzie w dużym stopniu zależny od realizacji inwestycji i stanu infrastruktury po stronie partnerów zagranicznych.

Docelowo, po oddaniu całego korytarza Rail Baltica, przewiduje się możliwość zwiększenia potencjału oraz rozszerzenia liczby połączeń w kierunku Wilna, Rygi i Tallina przez Suwałki. Rozważane scenariusze na dalsze horyzonty HRJ obejmują m.in. wydłużenie linii KDP02 (Wrocław – Białystok) w kierunku Litwy, co umożliwi podróż z Suwałk do Centralnego Portu Komunikacyjnego, Łodzi i Wrocławia w sposób bezpośredni.

Jednocześnie zwracam uwagę, że przywoływana kwestia linii KDP02 będzie dotyczyła komercyjnej trasy predefiniowanej – co oznacza, że ostateczną decyzję w kwestii tras pociągów podejmować będzie przewoźnik komercyjny. Niezależnie od wymienionych linii ekspresowych zaplanowano obsługę Suwałk pociągami pospieszными o charakterze służby publicznej (linia P04), zapewniającymi bezpośredni dojazd do Białegostoku, Warszawy, Poznania czy Zielonej Góry.

Ponadto wyjaśniam, że na ten moment dla zakładanego w HRJ scenariusza połączeń dla 2035 roku – będącego obecnie przedmiotem konsultacji – nie przewiduje się uruchomienia linii komunikacyjnej dalekobieżnej umożliwiającej bezpośrednie połączenie Łomży z CPK. Przewiduje się, że do Łomży będzie zapewniona codzienna, całoroczna obsługa pasażerska innymi połączeniami bezpośrednio z Warszawy.

Co istotne, dla omawianego okresu, zgodnie z przyjętymi założeniami dotyczącymi harmonogramu inwestycji sieci kolejowej, przewiduje się utrzymanie ograniczeń związanych z infrastrukturą (m.in. brak elektryfikacji linii). Z tego względu na linii kolejowej nr 49 zakłada się uruchomienie wyłącznie linii o charakterze regionalnym, skomunikowanych w węzłach z ruchem dalekobieżnym.

Należy również dodać, że projekt zasadniczo bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planowanych inwestycyjnych określonych w stosownych programach wieloletnich. Nałożenie na niego warstwy prowadzonych obecnie konsultacji będzie oddziaływać na ostateczny kształt HRJ.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.