



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 24 marca 2022 r.

Znak sprawy: DTK-8.054.24.2022

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z dnia 8 lutego 2022 r. (znak: BPS/043-36-1480/22) w sprawie oświadczenia złożonego przez senatora Stanisława Lamczyka podczas 36. posiedzenia Senatu RP w dniu 4 lutego 2022 r. w sprawie złej sytuacji na polskiej kolei, przedstawiam poniższe stanowisko.

Odnosząc się do zarzutów, jakie w swoim wystąpieniu przedstawił Pan Senator Stanisław Lamczyk, odpowiedź została podzielona na bloki tematyczne.

1. Wzrost cen biletów PKP Intercity S.A.

Wprowadzona od 13 stycznia 2022 r. zmiana cennika PKP Intercity jest pierwszą zmianą cen biletów na przejazdy pociągami wszystkich kategorii od czasu zmian wprowadzonych w rozkładzie jazdy 2013/14. W okresie od 2014 do 2021 roku kolejowi przewoźnicy regionalni zmieniali wielokrotnie ceny swoich biletów, argumentując to m.in.: wzrostem nakładów inwestycyjnych, rosnącymi kosztami eksploatacji, inwestycjami taborowymi, wzrostem kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, wzrostem kosztów realizacji przewozów, wzrostem kosztów energii elektrycznej, wzrostem płacy minimalnej. Ceny biletów sprzedawanych przez przewoźników regionalnych, m.in. Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Łódzką Kolej Aglomeracyjną, POLREGIO, czy Koleje Wielkopolskie były zwiększane jednorazowo od 5 do 13%. Dodatkowo, w grudniu 2021 roku nastąpiła kolejna podwyżka cen biletów na przejazd, m. in. Koleje Mazowieckie średnio o 5%, POLREGIO o 10%, Koleje Wielkopolskie o 10%, SKM Trójmiasto o 9%.

PKP Intercity SA na bieżąco analizuje dynamicznie zmieniające się otoczenie spółki, wyniki sprzedażowe oraz zachowania pasażerów. Spółka bierze pod uwagę segmenty pasażerów, relacje, sezonowość, czasy przejazdu, komfort podróży, otoczenie konkurencyjne, prowadzone prace remontowe oraz modernizacyjne, elastyczności cenowe pasażerów, podaż miejsc i frekwencje w poszczególnych pociągach. Rolą PKP Intercity 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 napełnienia poszczególnych pociągów. Wprowadzenie nowej, obowiązującej od 13 stycznia 2022 r. oferty PKP Intercity SA, zgodnie z obowiązującymi przepisami zostało poprzedzone stosownym komunikatem. Z danych sprzedażowych Spółki wynika, że bilety weekendowe wykorzystywane były głównie w piątkowy wieczór, sobotę rano i niedzielne popołudnie, czyli w porach zwiększonego popytu oraz głównie na dwa przejazdy w trakcie trwania weekendu. Oferta nie spełniała zatem założenia wypełnienia luki przewozowej pomiędzy sobotnim a niedzielным popołudniem, czyli w okresie między szczytami przewozowymi. W zamian za Bilet weekendowy utworzona została oferta Multiprzejazd umożliwiającą nieograniczoną liczbę przejazdów od godziny 0:00 we wtorek do godziny 15:00 w czwartek, czyli w okresie, gdy napełnienie pociągów jest mniejsze i zasadne jest stymulowanie przewozów za pomocą ofert obniżających koszty przejazdu.

Ponadto PKP Intercity od 13 stycznia 2022 r. zmieniło progi opustu w ramach oferty „Wcześniej”. Bilety

niepodlega

POLEKA
STURDIE ODZYWKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

kupione na 21 dni przed odjazdem pociągu kategorii TLK i IC mają zagwarantowany opust w wysokości 45% w stosunku do ceny bazowej. Zatem w przypadku kupna biletu z takim lub większym wyprzedzeniem, pasażerowie podróżujący na najpopularniejszych relacjach dotychczasowego Biletu weekendowego zapłacą za bilety tam i powrót mniej niż gdy korzystali z Biletu weekendowego.

2. Inwestycje infrastrukturalne, koszty dostępu do infrastruktury

Na przestrzeni ostatnich lat Polska dokonała znacznego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Realizowane były zadania polegające przede wszystkim na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność, podnosząc tym samym szeroko rozumiane bezpieczeństwo na kolei. Działania te sukcesywnie będą przyczyniały się do podniesienia atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu i w konsekwencji do przeniesienia części pasażerów i ładunków na ten bardziej przyjazny środowisku rodzaj transportu.

Ministerstwo Infrastruktury w swoich działaniach dąży do wszechstronnego rozwoju transportu, zarówno w przewozach osób, jak i towarów. Realizowana od wielu lat, przy wsparciu środków UE, m.in. w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r., modernizacja infrastruktury kolejowej, sprawiła że obecnie stan ponad 63 % długości linii kolejowych w Polsce oceniany jest jako dobry.

Podejmowane działania inwestycyjne pozwoliły także na osiągnięcie dodatniego bilansu zmian prędkości na liniach kolejowych. Dążymy do dalszej jego poprawy chociażby poprzez zwiększenie roli kolei w obsłudze transportu intermodalnego w portach morskich, a także dalsze prace służące podnoszeniu prędkości kursowania pociągów na sieci kolejowej.

Należy podkreślić, że realizacja zadań związanych z rozwojem i modernizacją sieci kolejowej w Polsce oraz eliminacja wykluczenia komunikacyjnego, stanowi istotny element w obszarze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest jednym z priorytetów Rządu RP. Rząd podejmuje działania, które mają na celu usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego.

W chwili obecnej w Ministerstwie Infrastruktury wdrażane są, prowadzone oraz monitorowane programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej na terenie całej Polski, podejmowane są również działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje te prowadzone są w ramach kilku programów rządowych:

- Krajowego Programu Kolejowego;
- Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Jednym z największych realizowanych obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury programów wieloletnich dedykowanych kolei jest Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. (KPK). Zasadniczym celem Programu jest przede wszystkim dokończenie prac na głównych ciągach tworzących sieć bazową i kompleksową TEN-T, jak również stanowiących kolejowe korytarze transportowe oraz usunięcie występujących wąskich gardeł. W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, realizowane są inwestycje, poprawiające parametry linii kolejowych, w tym ich przepustowość, maksymalną prędkość oraz naciski osi na tor.

W grudniu 2019 r. Rada Ministrów przyjęła Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku. Budżet Programu to 6,6 mld zł. W 2020 roku przeprowadzono nabór wniosków oraz kwalifikację do II etapu, który zakończył się 24 listopada 2021 roku. Po I etapie zakwalifikowano 79 projektów do kolejnego etapu, co pokazuje że transport kolejowy na poziomie lokalnym budzi szerokie zainteresowanie a proces inwestycyjny obejmuje także mniejsze miejscowości i lokalne społeczności. W I kwartale 2022 roku wyłonione zostaną projekty które uzyskają dofinansowanie w ramach Programu. Pierwsze przetargi mogą ruszyć w 2022 roku.

Uchwałą nr 63/2021 z dnia 19 maja 2021 r. Rada Ministrów ustanowiła Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025, który zakłada m.in. budowę, modernizację

infrastruktury pasażerskiej na czynnych liniach kolejowych oraz zadania związane z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Zbudowane zostaną nowe przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużone perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Budżet programu to około 1 mld zł. Obecnie prowadzone są postępowania przetargowe na realizację zadań ujętych w Programie.

Największa modernizacja polskiej kolei w historii będzie realizowana w kolejnych latach w ramach kontynuacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku. Skala inwestycji będzie uzależniona od dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe oraz sfinalizowania prac nad określeniem zasad przygotowania, oceny i wyboru projektów w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027. Rozpatrywana i analizowana jest szeroka lista projektów oparta na przyjętym przez Zarząd PKP PLK S.A. w czerwcu 2021 r. dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Dokument ma na celu wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w perspektywie do 2040 roku poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych najlepiej służących osiągnięciu celów wyznaczonych transportowi kolejowemu.

W ramach aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku planuje się utrzymanie wysokich i stabilnych nakładów na inwestycje kolejowe. Proces rozwoju sektora kolejowego w Polsce będzie kontynuowany i w głównej mierze dotyczył będzie modernizacji najważniejszych fragmentów podstawowych szlaków transportowych, przede wszystkim w zakresie sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, jak również stanowiących kolejowe korytarze transportowe oraz usunięcia występujących wąskich gardeł.

Odnosząc się do modernizacji linii kolejowej nr 3 na odcinku Warszawa – Poznań informuję, że jest ona realizowana w ramach dwóch projektów inwestycyjnych, tj. zadania pn. Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań, odcinek Sochaczew – Swarzędz oraz w ramach zadania pn. Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, Etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz.

W zakresie zadania pn. „Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań, odcinek Sochaczew – Swarzędz” trwają prace w obszarze LCS Kutno (na odcinku Żychlin – Barłogi), a także w obszarze LCS Łowicz (na odcinku Sochaczew – Żychlin oraz na odcinku Placencja – Łowicz Główny). W obszarze LCS Kutno prace dotyczą głównie stacji Kutno, gdzie trwają roboty torowe, sieciowe oraz przebudowa peronów nr 1 i 2 wraz z przejściem podziemnym. Prace prowadzone są także na trzech obiektach inżynierskich w torze nr 1 szlaku Stara Wieś – Kutno, gdzie zakończono już roboty w zakresie branży konstrukcyjnej i torowej, a obecnie trwają działania związane z przebudową sieci trakcyjnej. Do wykonania pozostały jeszcze prace w zakresie branży sterowania ruchem kolejowym na stacji Kutno, natomiast uruchomienie urządzeń zdalnego sterowania w całym obszarze LCS Kutno planowane jest do końca 2022 r. Zakończenie robót budowlanych zarówno w obszarze LCS Kutno, jak i LCS Łowicz planowane jest do końca 2022 r.

Główną przyczyną powstałych opóźnień w zakresie ww. zadania jest niski potencjał wykonawców robót prowadzących prace na niektórych odcinkach. W zakresie kontraktu LCS Łowicz z uwagi na niestabilną kondycję finansową wykonawca robót wielokrotnie nie dokonywał płatności podwykonawcom lub realizował je z opóźnieniem, co było bezpośrednią przyczyną wstrzymywania robót. Na postęp prac wpływała też wielkość i skomplikowany charakter węzłowej stacji Kutno i Łowicz Główny, jak również konieczność zapewnienia prowadzenia ruchu podczas prowadzonych robót. Podczas wykonywania prac wystąpiła konieczność wykonania dodatkowych robót związanych m.in. z potrzebą wzmocnienia podtorza w celu osiągnięcia wymaganych wartości nośności podłoża gruntowego, jak również z koniecznością przebudowy infrastruktury, której stan uległ zmianie od momentu opracowania dokumentacji projektowej. Na powstałe opóźnienia wpływ miała również konieczność wprowadzenia zmian w zakresie przebudowy sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Kutno oraz Łowicz Główny. Ponadto na odcinku Sochaczew – Łowicz Główny prace były wstrzymywane z powodu zidentyfikowania znalezisk archeologicznych w torach i mostach kolejowych.

Planowana pierwotna wartość zadania pn. „Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań, odcinek Sochaczew – Swarzędz” wynosiła 2,6 mld zł, zgodnie z zapewnieniami Spółki nie przekroczy pierwotnie ustalonego budżetu.

W zakresie zadania pn. „Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, Etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz” trwają prace związane z przebudową

stacji Ożarów Mazowiecki. Obecnie trwają roboty budowlane niewymagające zamknięć torowych, a wprowadzenie zamknięć jest planowane pod koniec I kwartału 2022 r., natomiast zakończenie realizacji omawianego zadania planowane jest w II kwartale 2023 r. Należy dodać, że ww. zadanie realizowane jest na odcinkach Warszawa Włochy – Warszawa Gołębki – Ożarów Mazowiecki – Płochocin. W chwili obecnej całkowita wartość zadania wynosi ponad 100 mln zł.

Prowadzone prace modernistyczne w ciągu linii E20 mają na celu dostosowanie infrastruktury technicznej linii do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Dodatkowo zostanie poprawione bezpieczeństwo, przepustowość linii oraz komfort podróży.

Natomiast linia kolejowa nr 201 jest częścią większego projektu pn. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, realizowanego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

W ramach projektu w obecnej perspektywie finansowej 2014 - 2020 zostaną zrealizowane zadania dotyczące przygotowania dokumentacji projektowej, budowy podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych, przygotowania linii kolejowych nr 234 i 229 Kokoszki – Stara Piła – Gliniec jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu, roboty budowlane na linii kolejowej nr 229 Gliniec – Kartuzy oraz wykupy gruntów.

W ramach nowej perspektywy finansowej 2021 – 2027 planowana jest realizacja 7 kontraktów na linii kolejowych nr 201, 131 i 214.

Projekt dotyczący prac na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto został znacząco rozszerzony w momencie, gdy w 2018 r. linia 131 (łączy się częściowo z linią 201) została elementem tzw. szprych w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wiele założeń ze studiów wykonalności trzeba było zweryfikować i poprawić.

Należy podkreślić, że po zakończeniu inwestycji zwiększy się prędkość pociągów pasażerskich do 160 km/h oraz towarowych do 120 km/h na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna i odpowiednio do 140 km/h oraz 100 km/h na odcinku Kościerzyna – Gdynia Główna. Poprawi się przepustowość linii, po której będzie mogło kursować więcej pociągów pasażerskich i towarowych. Podróźni zyskają lepszy dostęp do pociągów, a port w Gdyni możliwość odprawy większej liczby towarów przewiezionych koleją. Poprawi się oferta kolei w połączeniach dalekobieżnych, regionalnych oraz aglomeracyjnych. Zwiększona częstotliwość i punktualność kursowania pociągów pasażerskich umożliwi ich lepsze skomunikowanie z innymi środkami transportu.

W ramach obecnego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. Spółka posiada zabezpieczenie środków na kwotę około 685 mln zł. Wartość całego projektu to kwota około 7 mld zł.

Spółka planuje zakończenie realizacji projektu pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” do 2027 r.

Jednocześnie należy podkreślić, że ostateczna lista projektów planowanych do realizacji w kolejnej perspektywie finansowej 2021-2027 będzie uwarunkowana sfinalizowaniem prac nad zasadami korzystania z instrumentów finansowych Unii Europejskiej dla przyszłej perspektywy finansowej, jak również wielkością dostępnego budżetu, w tym wsparcia ze środków UE.

Ministerstwo Infrastruktury realizując „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” dokłada wszelkich starań w celu wzmocnienia udziału kolei w systemie transportowym Polski m.in. poprzez poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej, realizując wspólnie z zarządcami infrastruktury programy strategiczne, które wpływają pozytywnie na atrakcyjność transportu kolejowego, w tym przewozów towarowych.

Głównym celem zawartym w Strategii jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. W omawianym dokumencie, określono następujące kierunki interwencji dotyczące transportu kolejowego wypełniające jego cel główny:

- 1) modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 roku na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością konstrukcyjną co najmniej 100 km/h,
- 2) rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast,

- 3) integracja infrastrukturalna i taryfowo-biletowa;
- 4) modernizacja i budowa terminali intermodalnych;
- 5) modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
- 6) kompleksowa wymiana parku taborowego;
- 7) rozwijanie systemów informatycznych usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi.

Dla realizacji tych kierunków powstały m.in. następujące projekty:

- a) Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK),
- b) Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku.

Jednym z największych realizowanych obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury programów wieloletnich, służących wzmocnieniu roli kolei jest „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, którego wartość wynosi ponad 23 mld zł. Podstawowym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej.

Prace te pozwolą na utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na pozostałych liniach, likwidację zaległości utrzymaniowych oraz zachowanie sieci linii kolejowych.

Efektom ww. Programu Utrzymaniowego, który jest realizowany poprzez umowy Ministra Infrastruktury z zarządcami infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu) jest m.in.:

- zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury;
- likwidacja najbardziej uciążliwych dla przewoźników kolejowych zaległości utrzymaniowo-naprawczych;
- zapewnienie trwałości inwestycji infrastrukturalnych i długofalowe wykorzystanie ich efektów;
- pozytywne oddziaływanie na rozwój sektora kolejowego, a co za tym idzie – całego systemu transportowego m.in. poprzez podwyższenie średniej prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii kolejowych.

Polska wspiera także rozwój transportu intermodalnego w ruchu towarowym poprzez:

- stosowanie ulgi intermodalnej w ramach realizacji programu wieloletniego pn. "Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku",
- wsparcie projektów intermodalnych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ).

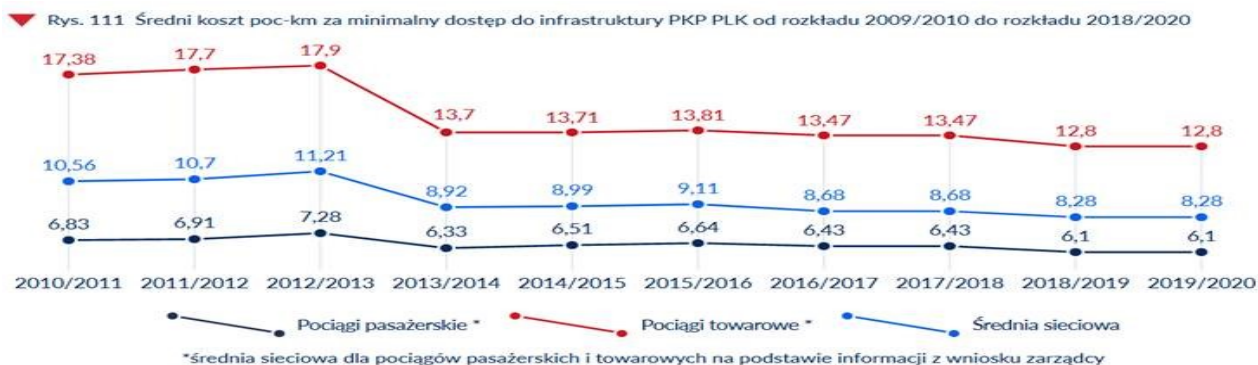
Ulga intermodalna ma na celu kreowanie efektywnego rynku przewozów kolejowych poprzez tworzenie atrakcyjnej oferty dla przewoźników kolejowych, a w konsekwencji wzrost realizowanych przewozów. Ulga intermodalna dotyczy wszystkich odcinków sieci PKP PLK S.A., na których odbywają się przewozy intermodalne i wynosi 25% wartości opłaty podstawowej za zrealizowany przejazd pociągu kwalifikującego się do udzielenia ulgi. Obecnie wypracowane rozwiązania pozwalają na stosowanie ulgi intermodalnej do końca 2023 r. i przewidywana jest kontynuacja możliwości jej stosowania w dalszej perspektywie.

Mając na uwadze istniejące potrzeby w obszarze rozwoju transportu intermodalnego CUPT we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury opracowały projekt strategicznego dokumentu pt. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (KRTI) Celem ww. projektu jest identyfikacja działań, zmierzających do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględnianie potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej UE 2021-2027. Dokument w najbliższym czasie powinien zostać przyjęty przez Radę Ministrów.

Należy podkreślić, że jedną z przyczyn spadku udziału kolei w transporcie towarów są m.in. zmiany, zachodzące w polskiej gospodarce, a dotyczące zmian struktury przewiezionych koleją towarów. Zauważalne są dwa główne zjawiska:

- zmniejszający się udział transportu towarów masowych - związany z dekarbonizacją i rozwojem OZE (spadek przewozów węgla kamiennego) oraz;
- zmiany w strukturze wytwórczej polskiej gospodarki (coraz mniejszy udział transportu surowców i towarów niskoprzetworzonych na rzecz transportu gotowych produktów).

W Polsce przy kształtowaniu opłat za dostęp do infrastruktury, stawki w ostatnich latach ulegały obniżeniu, co pokazuje poniższy wykres wg danych Urzędu Transportu Kolejowego.



Średnia wysokość stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządcy PKP PLK spadła z poziomu 8,68 zł/poc-km w rozkładzie jazdy 2017/2018 do 8,28 zł/poc-km w rozkładzie jazdy 2018/2019 i pozostała bez zmian w rozkładzie jazdy 2019/2020. Od rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 wysokość średniej stawki ulegała de facto spadkom uwzględniając wzrost kosztów stałych zarządców oraz rosnącą inflację.

3. Wspólny Bilet

Od dnia 9 grudnia 2018 r. pasażerowie kolei w Polsce mogą korzystać z oferty Wspólnego Biletu, w ramach której istnieje możliwość zakupu przez podróżnego jednego biletu na całą podróż – niezależnie od tego, z jakich pociągów korzysta i na jakich trasach podróżuje. W ramach oferty podróżny może zakupić jeden bilet na całą podróż, na przejazd pociągami co najmniej dwóch przewoźników, a jego cena zostanie wyliczona na podstawie jednej, wspólnej taryfy.

Oferta dotyczy nie tylko przewoźników z Grupy PKP, lecz także kolei samorządowych, które odpowiadają za obsługę połączeń regionalnych i aglomeracyjnych.

Podstawą Wspólnego Biletu jest jedna taryfa obowiązująca u wszystkich przewoźników kolejowych, którzy wprowadzili tę ofertę. Taryfa ma charakter degresywny, co oznacza, że sposób naliczenia ceny biletu opiera się na prostej zasadzie – im dalej jedziesz, tym mniej płacisz za kolejne kilometry pokonywanej trasy. Dzięki temu Wspólny Bilet to propozycja szczególnie atrakcyjna dla pasażerów podróżujących na dłuższych trasach oraz wybierających podróż z przesiadkami, realizowane pociągami różnych przewoźników.

Wspólny Bilet można kupić w kasach biletowych, za pośrednictwem platformy internetowej BILKOM.pl jak również aplikacji na smartfony BILKOM Bilety.

Szczegółowy zakres obowiązywania Wspólnego Biletu regulują Zasady i Warunki Stosowania Wspólnego Biletu (ZW-WB), które są dostępne na stronach internetowych przewoźników uczestniczących w ofercie.

Pasażerowie mogą kupować bilety na połączenia obsługiwane przez przewoźników, z których usług korzysta ponad 90 proc. wszystkich pasażerów kolei w Polsce, czyli:

- PKP Intercity S.A.,
- PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o.,
- Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.(POLREGIO),
- Kolei Mazowieckich – KM Sp. z o.o.,
- Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o.,
- Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o.,
- Kolei Małopolskich Sp. z o.o.,
- Kolei Śląskich Sp. z o.o.
- Arriva RP Sp. z o.o.

Ponadto trwają zintensyfikowane działania zmierzające do rozbudowy oferty również o przewoźników autobusowych, transportu miejskiego (aglomeracyjnego), taksówki oraz o inne usługi potrzebne do kompleksowego zaplanowania podróży, jak np. możliwość zarezerwowania noclegu w hotelu.

W pierwszym etapie współpracy z przewoźnikiem autobusowym, tj. PKP Polonus, zakup biletów PKP Intercity oraz PKS Polonus w internetowych systemach sprzedaży każdej ze stron, został spięty w jedną ścieżkę zakupową. Obecnie trwają prace przygotowawcze nad wdrożeniem sprzedaży wzajemnej w wybranych kasach własnych obu przewoźników.

Kontynuowane są również działania zmierzające do nawiązania współpracy z przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej na terenie kraju oraz prowadzone są starania mające na celu opracowanie i wdrożenie w ramach projektu biletów okresowych, w pierwszej kolejności miesięcznych.

Ponadto, w celu realizacji tzw. ostatniej mili uruchomiono pilotażową usługę Car-sharing w ramach PKP Mobility, czyli pakietu dodatkowych ofert dla pasażerów kolei, dzięki którym możliwe jest rozszerzenie przejazdu pociągiem o podróż do miejsca docelowego środkami transportu indywidualnego (samochód, rower). Car-sharing polega na rozszerzeniu przejazdu pociągiem o możliwość kontynuacji podróży samochodem. Charakteryzuje się elastycznymi wariantami wypożyczenia i samoobsługową rezerwacją, a samochód odbiera się z okolic dworca. Usługa dostępna jest obecnie na stacjach: Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa oraz Gdynia Główna.

4. Spadek liczby podróży/rozwijanie oferty połączeń, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu

Stopniowe ograniczanie obszarów dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym jest jednym z najistotniejszych kierunków działania Ministerstwa Infrastruktury. Zakres oferty przewozowej zamawianej przez ministra właściwego do spraw transportu, jako organizatora kolejowych połączeń międzywojewódzkich, w ramach przyznanego limitu środków z budżetu państwa na ten cel, jest sukcesywnie dostosowywany do rosnących potrzeb pasażerów.

W ciągu ostatnich lat zwiększyła się liczba pociągów w ramach połączeń dalekobieżnych realizowanych przez PKP Intercity dla których organizatorem jest Minister Infrastruktury. Liczba uruchomionych pociągów w rocznym rozkładzie jazdy 2015/2016 w porównaniu z obecnie obowiązującym rozkładem jazdy 2021/2022 wzrosła z około 133 tys. do ponad 143 tys. Regularnie dodawane są nowe przystanki. Liczba postojów handlowych obsługiwanych przez PKP Intercity na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu w rozkładzie 2015/2016 to 382, w rozkładzie 2018/2019 to 432, podczas gdy w rozkładzie 2021/2022 liczba ta wynosi już 468 postojów.

Mimo epidemii Covid-19 i spadku popytu na przewozy, Minister Infrastruktury jako organizator dba również o uruchamianie nowych kierunków. W 2021 roku - na zlecenie ministra - pociągi zaczęły docierać do Bielska Podlaskiego, Hajnówki, Siemiatycz, Płocka, Gostynina, Prudnika, Nysy, Paczkowa czy Świdnicy.

Dzięki zawartej w dniu 31 grudnia 2020 r. wieloletniej umowie o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity SA planowane jest zwiększenie pracy eksploatacyjnej z 371 mln pockm w latach 2011-2020 do 683

mln pockm w latach 2021-2030, czyli o ponad 84%. Oznacza to zdecydowane zwiększenie dostępności dalekobieżnego transportu kolejowego i likwidację wykluczenia transportowego wielu regionów kraju.

Należy także zwrócić uwagę, że spadek liczby podróżnych, po dynamicznym wzroście w latach 2016-2019, związany jest głównie z sytuacją spowodowaną pandemią COVID-19. Rozprzestrzenianie się wirusa SARS-COV-2 spowodowało, że część podróżnych w obawie przed zakażeniem zrezygnowało z transportu publicznego na rzecz transportu indywidualnego.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.