



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

# Wskaźnik wymiany pasażerskiej w powiatach w Polsce

---

2021





## NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

## NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego  
Al. Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

Warszawa 2023

**dr inż. Ignacy Góra**

Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

transport kolejowy jest częścią zbiorowego transportu publicznego definiowanego jako „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”. Realizowane na poziomie rządowym i samorządowym projekty oraz programy mające na celu rozwój infrastruktury kolejowej i poprawę oferty przewozowej świadczą o tym, że dostęp ten jest stale ulepszany.


W wielu przypadkach dane na temat wymiany pasażerskiej na stacjach potwierdzają, że potencjał kolei w odniesieniu do części stacji i przystanków osobowych nie jest w pełni wykorzystywany. Wpływ na to ma zarówno rozmieszczenie stacji, rozkłady jazdy, jak i wyzwania związane z dobrym skomunikowaniem kolei z innymi gałęziami transportu.

Brak dostępu do stacji pasażerskiej na terenie powiatu jest znaczącym utrudnieniem dla osób codziennie korzystających z transportu kolejowego. Praktycznie w każdym województwie występuje choć jeden powiat, w którym brak jest stacji kolejowej lub wykorzystanie transportu jest minimalne.

Rozwój sieci kolejowej powinien być skorelowany z funkcjonowaniem innych środków transportu – uwzględniając charakter regionu. Dlatego tak ważna jest koordynacja poszczególnych gałęzi transportu i wykorzystanie wszystkich możliwości do stworzenia jak największej sieci połączeń przy jak najmniejszym koszcie.

Prezentowane opracowanie jest materiałem, który może być punktem wyjścia dla dyskusji na poziomie jednostek samorządu w zakresie stworzenia takiego modelu komunikacyjnego, który zagwarantuje wskaźnik wymiany dla stacji w sposób odpowiadający realnemu potencjałowi danego regionu.

Z wyrazami szacunku



## Spis treści

Wstęp.....	5
Województwo dolnośląskie .....	6
Województwo kujawsko-pomorskie.....	9
Województwo lubelskie .....	11
Województwo lubuskie .....	13
Województwo łódzkie .....	15
Województwo małopolskie.....	18
Województwo mazowieckie .....	21
Województwo opolskie .....	25
Województwo podkarpackie.....	27
Województwo podlaskie.....	29
Województwo pomorskie .....	31
Województwo śląskie.....	33
Województwo świętokrzyskie .....	37
Województwo warmińsko-mazurskie .....	39
Województwo wielkopolskie.....	41
Województwo zachodniopomorskie.....	45
Podsumowanie .....	47
Spis skrótów i pojęć .....	50
Spis rysunków .....	51

## Wstęp

Wykluczenie komunikacyjne jest problemem szeroko poruszonym w opinii publicznej, co też przekłada się na wielość publikacji prasowych i naukowych, liczne raporty, a także wymierne działania ujęte w programach infrastrukturalnych, jak np. Kolej Plus, czy w ramach projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Pomimo obszernego zakresu publikacji i ujęcia problemu w dokumentach strategicznych dla funkcjonowania Państwa, brak możliwości dotarcia przez mieszkańców małych miejscowości transportem zbiorowym do ośrodka zdrowia czy urzędu jest w wielu miejscach aktualny, a powszechnym i jedynym sposobem dojazdu pozostaje transport indywidualny.

Niniejszy raport odnosi się do dostępności kolejowego transportu kolejowego na terenie wszystkich powiatów w Polsce.

Dostępność środków transportu zbiorowego w danym powiecie wyznaczana jest przez poziom wykorzystania publicznego transportu zbiorowego przez jego mieszkańców. W przypadku transportu kolejowego na terenie wielu powiatów brak jest przynajmniej jednej czynnej stacji<sup>1</sup> w innych zaś, pomimo kilku czynnych stacji kolejowych, wykorzystanie kolei jest znikome. W wielu przypadkach oferta przewozowa jest ograniczona przez brak możliwości skorzystania z lokalnego transportu autobusowego, który zapewniałby przesiadkę do/z pociągu i kontynuowanie podróży. Jedynie transport zbiorowy, który zapewnia możliwość przemieszczania się między najmniejszymi ośrodkami a aglomeracjami może realnie zastąpić indywidualny transport samochodowy.

Zasady organizacji rynku transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi oraz kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Obowiązek zapewnienia transportu spoczywa na władzach jednostki samorządu terytorialnego i ministrze właściwym do spraw transportu jako organizatorach publicznego transportu zbiorowego. Brak jest natomiast dokładnych regulacji w obszarze zakresu obowiązków władz, co powoduje zróżnicowane podejście podczas kształtowania oferty przewozowej. Duża dowolność pozostaje również przy opracowywaniu planów transportowych, które definiują sposób realizowania połączeń w ujęciu regionalnym.

W treści niniejszego opracowania zaprezentowano dane na temat wskaźnika wymiany pasażerskiej w poszczególnych powiatach. Wskaźnik ten liczony jest jako iloraz wielkości wymiany pasażerskiej (osób wsiadających i wysiadających na stacjach położonych na terenie danego powiatu) i liczby mieszkańców danego powiatu<sup>2</sup>. Wynik oznacza przeciętną wielkość wymiany pasażerskiej na jednego mieszkańca powiatu. Wskaźnik ten można interpretować jako np. liczbę przypadków, w których osoba mieszkająca na terenie danego powiatu skorzystała ze stacji położonych na jego obszarze rozpoczynając bądź kończąc na nich swoją podróż.

W przypadku każdego z powiatów podano również liczbę stacji, na których pociągi zatrzymywały się w 2021 r. Do opracowania dodano również zestawienia z danymi źródłowymi.

---

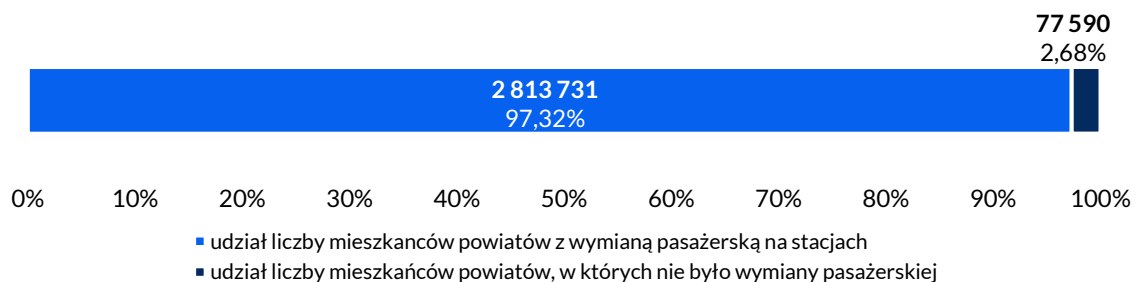
<sup>1</sup> Na potrzeby opracowania przyjęto rozszerzoną definicję stacji, jako miejsca zatrzymania pociągu pasażerskiego.

<sup>2</sup> <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/powierzchnia-i-ludnosc-w-przekroju-terytorialnym-w-2021-roku,7,18.html>

## Województwo dolnośląskie

Ponad 97% mieszkańców powiatów województwa dolnośląskiego miało dostęp do co najmniej jednej stacji kolejowej na terenie zamieszkiwanego powiatu.

**Rys. 1. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa dolnośląskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



W województwie dolnośląskim nie odnotowano wymiany pasażerskiej tylko w dwóch powiatach: górowskim i złotoryjskim. Infrastruktura kolejowa w powiecie górowskim jest nieczynna, a infrastruktura w powiecie złotoryjskim nie jest wykorzystywana do ruchu pociągów pasażerskich, chociaż istnieją plany rewitalizacji linii 372 łączącej stację kolejową Bojanowo ze stacją Góra Śląska, na której ruch pasażerski został zawieszony w 1991 r. Wymaga to jednak dużych nakładów finansowych, w tym budowy całkiem nowej infrastruktury przez DSDiK we Wrocławiu, która obecnie jest właścicielem tej linii kolejowej<sup>3</sup>.

Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej mieszkańców powiatu odnotowano we Wrocławiu, które jest miastem na prawach powiatu. W przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu wskaźnik osiągnął poziom 34. Blisko 22% wymiany pasażerskiej na wrocławskich stacjach stanowią podróży korzystający z usług przewoźnika PKP Intercity.

Kolejnymi powiatami z najwyższym wskaźnikiem wymiany pasażerskiej były powiaty trzebnicki i wołowski, odpowiednio na poziomie 29 i 23 podróży na 1 mieszkańca. Były to powiaty, przez które przebiegają jedne z kluczowych linii zachodniej części Polski – linia 271 (Wrocław Główny – Poznań Główny) oraz 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny). Są to linie również istotne dla przewozów towarów, także w transporcie międzynarodowym. W przypadku powiatu trzebnickiego wskaźnik wymiany wynika z bardzo dużej liczby pasażerów odnotowanej w miejscowości Oborniki Śląskie (najwyższa wartość wg gmin po Wrocławiu) oraz Żmigród.

Najniższy wskaźnik wymiany pasażerskiej odnotowano w powiecie polkowickim z jedną stacją zlokalizowaną w gminie Grębocice. Pociągi zatrzymywały się tam się blisko 45 razy w ciągu doby. Pomimo tego, średnio na jedno zatrzymanie pociągu nie przypadało nawet dwóch pasażerów. Pociągami, które zatrzymywały się na stacji Grębocice były pojazdy przewoźnika POLREGIO w ofercie Regio, łączące Wrocław z Głogowem i Zieloną Górą.

Drugim powiatem z najniższym poziomem wymiany pasażerskiej był powiat lwówecki, na którego terenie znajdowało się 5 stacji (Ubocze, Rębiszów, Młyńsko, Kwieciszowice, Gryfów Śląski, położonych na terenie dwóch gmin: Mirsk i Gryfów Śląski – na obszarze wiejskim oraz na terenie miasta). Pomimo że pociągi zatrzymywały się tam około 16 razy na dobę, na stacjach na terenie powiatu roczny wskaźnik wykorzystania rozumiany jako liczba wsiadających/wysiadających

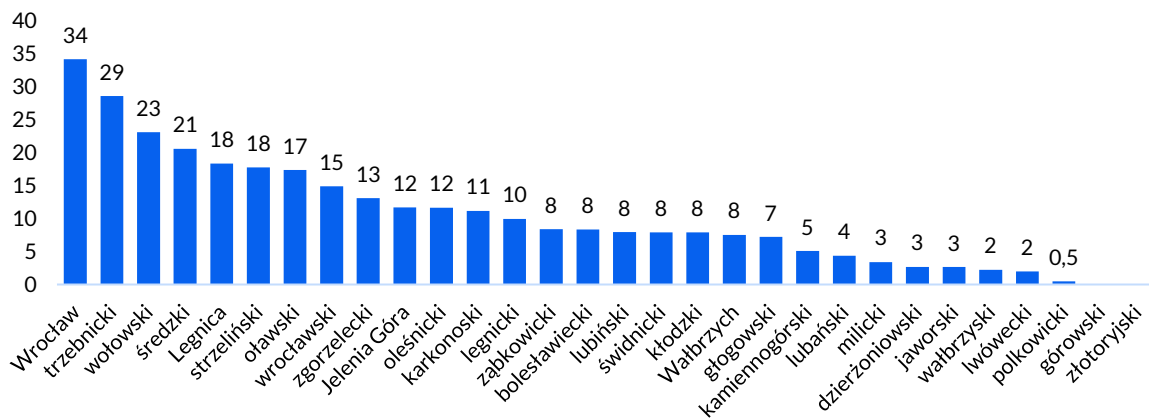
<sup>3</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/dolny-slask-chce-rewitalizowac-linie-kolejowa-do-gory--108202.html>  
<https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/dolny-slask-samorzady-chca-budowy-wiaduktu-kolejowego-nad-s5-74805.html>

nie przekroczył dwóch osób, co oznacza, że statystycznie mieszkańców tego powiatu nie odbył więcej niż dwóch podróży (rozpoczynających się lub kończących na jednej ze stacji powiatu lwóweckiego). Przez teren powiatu prowadzą linie kolejowe 274, 283 oraz nieczynne linie 284, 317, 318, 336<sup>4</sup>. Powiat lwówecki posiada bezpośrednie połączenie kolejowe z takimi miastami jak: Jelenia Góra, Lubań Śląski, Nowogród Bobrzański, Olszyna Lubańska, Wałbrzych, Wrocław, Zgorzelec.<sup>5</sup>

Relatywnie niski poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej na stacjach powiatu miał miejsce jeszcze w następujących powiatach:

- dzierzoniowskim – 2,7 (5 stacji – Bielawa Zachodnia (19 zatrzymań dziennie), Bielawa Centralna (19 zatrzymań dziennie), Mościsko Dzierżoniowskie (23 zatrzymań dziennie), Dzierżonów Śląski (36 zatrzymań dziennie) oraz Piława Górna z 15 zatrzymaniami znajdujące się na liniach 137, 341),
- jaworskim – 2,6 (3 stacje: Stary Jawor, Jawor oraz Przybyłowice – średnio 16-17 zatrzymań, linia 137),
- milickim – 3,4 (5 stacji – Cieszków (10 zatrzymań dziennie), Krośnice oraz Bukowice Trzebnickie – 14 zatrzymań dziennie, Milicz – 24 zatrzymanienia dziennie, a przystanek Wierzchowice ma charakter na żądanie),
- wałbrzyskim – 2,2 (Boguszów-Gorce Zachód (22 dniennie zatrzymania), Boguszów-Gorce Wschód (22 dniennie zatrzymania), Boguszów-Gorce ( 28 zatrzymań dziennie), Witków Śląski (22 zatrzymania dziennie), Głuszyca Górna (12 zatrzymań dziennie), Głuszyca (12 zatrzymań dziennie), Jedlina-Zdrój (12 zatrzymań dziennie, Jedlina Górna – 8 zatrzymań, oraz 2 stacje działające tylko w krótkim okresie – Unistaw Śląski oraz Mieroszów, linie – 274, 286, 291, 773, 976).

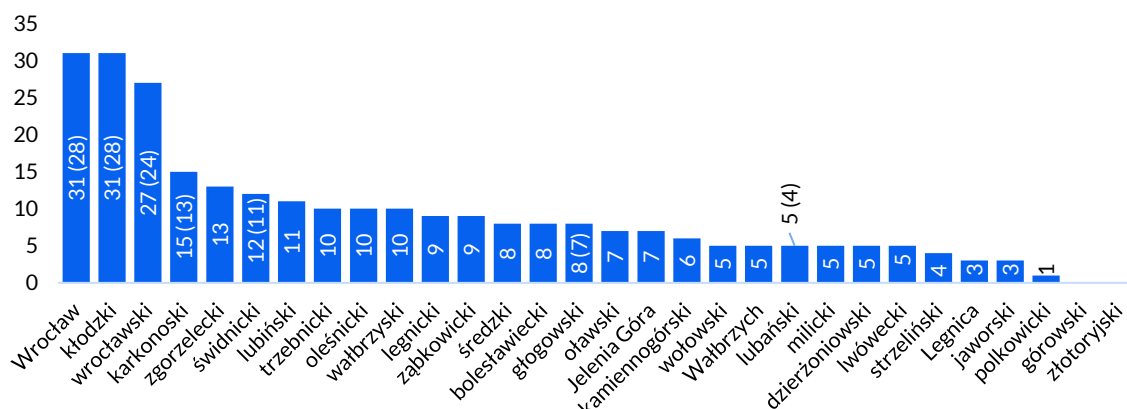
**Rys. 2. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa dolnośląskiego w 2021 r.**



<sup>4</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/dolny-slask-przejmie-linie-kolejowe-z-gryfowa-do-swieradowa-96831.html>  
<https://lwowek24.pl/urzad-marszalkowski-o-przywracaniu-polaczen-kolejowych-w-województwie/>

<sup>5</sup> <https://rozklad-pkp.pl>

**Rys. 3. Liczba stacji w danym powiecie województwa dolnośląskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

Najwięcej, bo 31 stacji znajdowało się w mieście na prawach powiatu – Wrocławiu, wśród których stacje Wrocław Wojszyce, Wrocław Partynice, Wrocław Klecina były nieczynne<sup>6</sup>. Podobna sytuacja miała miejsce w powiecie kłodzkim (31 stacji z wymianą pasażerską, 28 stacji, na których odnotowano zatrzymanie pociągów), a także w powiecie wrocławskim (27 stacji z wykazaną wymianą pasażerską, 24 stacje z zatrzymaniami). Tak duże zagęszczenie stacji w obszarze aglomeracji wrocławskiej ma wpływ na bardzo dobre połączenia Wrocławia z najbliższymi okolicami. Wrocław rozwija ideę Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej, w ramach której można korzystać m.in. z biletów komunikacji miejskiej w pociągach.

Najmniej stacji znajdowało się w powiatach polkowickim, jaworskim oraz w mieście na prawach powiatu – Legnicy. Pomimo tylko trzech stacji znajdujących się na terenie Legnicy, wskaźnik wymiany pasażerskiej dla tego miasta odnotowano na poziomie 18 i była to czwarta wartość wśród powiatów województwa dolnośląskiego. W tym przypadku jest to związane m. in. innymi ze stosunkowo dużą częstotliwością odjazdów pociągów ze stacji Legnica – średnio co 13 minut. Przez główną legnicką stację przebiegają linie 137, 275, 284, 289, 382.

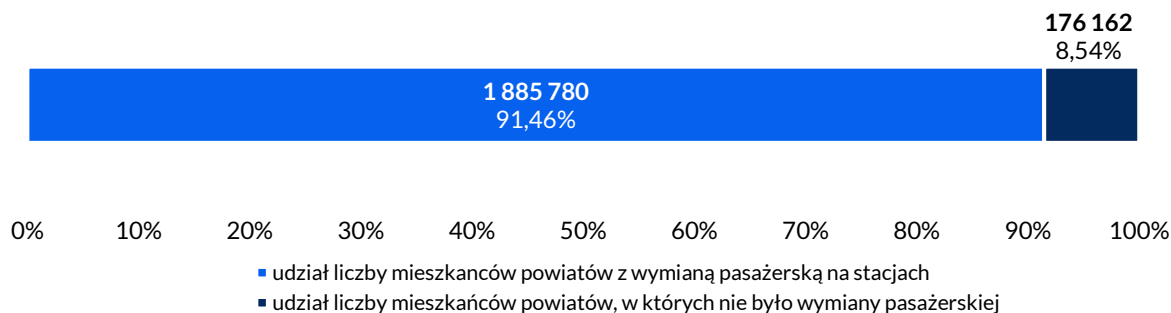
<sup>6</sup> Wykazanie wymiany pasażerskiej na nieczynnych stacjach wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.



## Województwo kujawsko-pomorskie

Blisko 91,5% mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego to mieszkańcy powiatów na terenie których funkcjonowała przynajmniej jedna stacja kolejowa, na której odnotowano wymianę pasażerską. W trzech powiatach na terenie województwa w 2021 r. nie odnotowano wymiany pasażerskiej. Były to powiaty lipnowski, sępoleński oraz żniński.

**Rys. 4. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa kujawsko-pomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



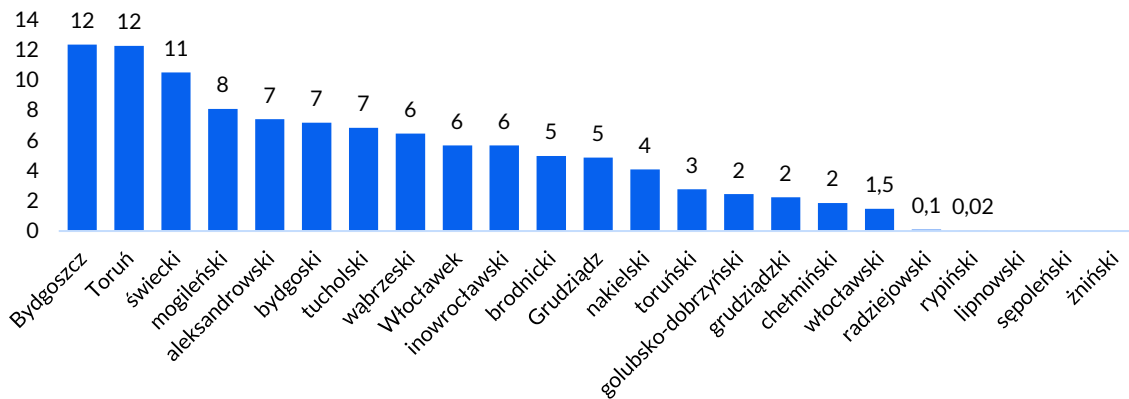
W powiecie lipnowskim istnieje infrastruktura kolejowa – linia 27 (Nasielsk – Toruń Wschodni) z 5 stacjami Karnkowo, Konotopie, Koziołek, Lipno, Skępe. W 2021 r. pociągi w tym powiecie nie zatrzymywały się, a połączenia pasażerskie wznowiono w 2022 r. Przez teren powiatu sępoleńskiego przebiega linia 281 (Oleśnica – Chojnice), na której istnieją miejsca zatrzymań pociągów, ale są one niewykorzystywane w przewozach. Przez powiat żniński przebiega linia 206 (Inowrocław Rąbinek – Żnin), na której znajdują się 3 miejsca zatrzymań pociągów, ale obecny stan infrastruktury uniemożliwia wykorzystanie kolei w tym regionie<sup>7</sup>.

Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej występował w miastach na prawach powiatu, którymi są Bydgoszcz oraz Toruń. Wskaźnik dla tych miast był w 2021 r. jednakowy i wynosił 12 w przeliczeniu na jednego ich mieszkańca. Pasażerowie przewoźnika dalekobieżnego PKP Intercity stanowili ponad 30% wymiany pasażerskiej w tych miastach. W przypadku Bydgoszczy pasażerowie mieli do dyspozycji 12 czynnych stacji pasażerskich (nieczynna stacja Bydgoszcz Emilianowo leży na granicy z gminą Nowa Wieś Wielka), a w Toruniu 5 czynnych stacji. Przez Bydgoszcz przebiegają m. in. linie kolejowe 18 (Kutno – Piła Główna) oraz linie nr 131, 209, 356, 745, zaś przez Toruń linie nr 18, 27, 207, 246, 353 oraz 734.

Kolejnymi powiatami z najwyższym wskaźnikiem wymiany na mieszkańca były powiaty świecki, mogileński oraz aleksandrowski, na których wielkość wskaźnika odnotowano na poziomie odpowiednio 11, 8 oraz 7.

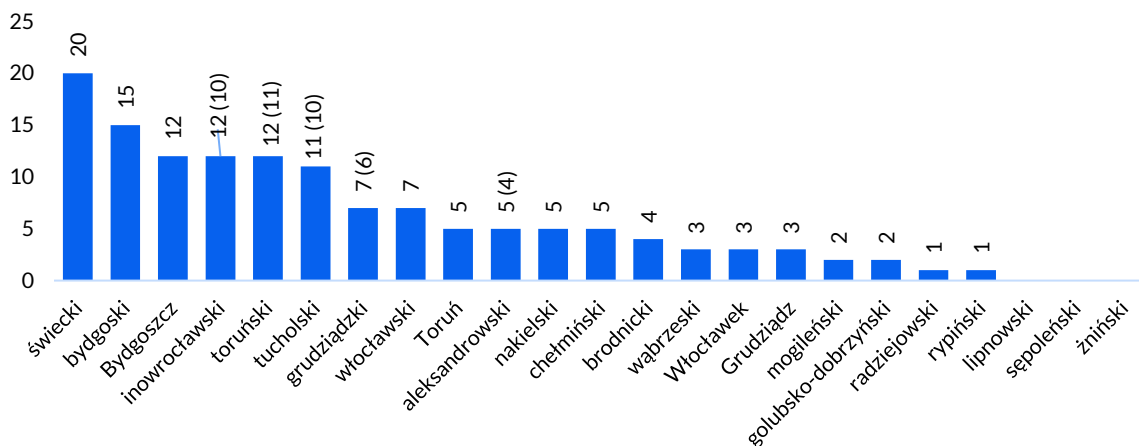
<sup>7</sup> <https://znin.naszemiasto.pl/zdjecia-ze-zninskiego-odcinka-linii-nr-206-znin-inowroclaw/ar/c1-7878343>

**Rys. 5. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa kujawsko-pomorskiego w 2021 r.**



Najniższy wskaźnik wymiany pasażerskiej został odnotowany dla powiatów rypińskiego (0,02), radziejowskiego (0,1) oraz włocławskiego (1,5). W przypadku powiatów: rypińskiego, z jedną stacją Rypin na linii kolejowej 33 (Kutno – Brodnica), na części której ruch pociągów pasażerskich został przywrócony od grudnia 2021 r. oraz radziejowskiego, gdzie na stacji Piotrków Kujawski zatrzymują się pociągi PKP Intercity na linii 131 (Chorzów Batory – Tczew), wykorzystanie kolei jest ograniczone z powodu bardzo niewielkiej liczby połączeń, a na linii 131 także przez oddalenie stacji kolejowej od obsługiwanych miejscowości.

**Rys. 6. Liczba stacji w danym powiecie województwa kujawsko-pomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



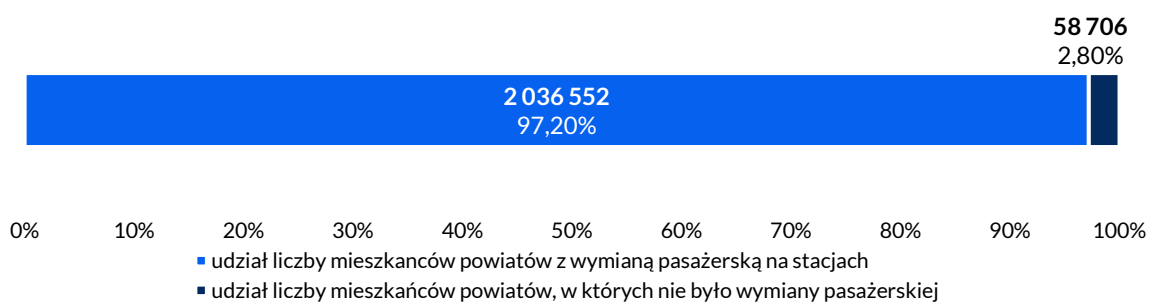
\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

W przypadku niektórych powiatów podawane wartości wymiany pasażerskiej z systemów sprzedaży biletów wskazywały na jednostkową sprzedaż biletów na stacjach, na których pociągi nie zatrzymywały się. W przypadku powiatu inowrocławskiego były to stacje Chełmce oraz Karczyn, dla tucholskiego zaś Lipowa Tucholska, dla powiatu grudziądzkiego Rogoźno Pomorskie, a dla aleksandrowskiego – Ciechocinek. Oprócz dużej liczby stacji w danym powiecie istotnym dla wielkości wymiany pasażerskiej jest dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb podróźnych. Przykładem jest m.in. powiat toruński, gdzie na 6 z 11 stacji pociągi zatrzymywały się częściej niż 10 razy w ciągu doby.

## Województwo lubelskie

Ponad 97% mieszkańców powiatów województwa lubelskiego posiadało dostęp do stacji kolejowych z wykazaną wymianą pasażerską. Tylko na terenie jednego powiatu – opolskiego – nie ma stacji pasażerskich za wyjątkiem zlokalizowanych przy linii wąskotorowej, które nie są brane pod uwagę w opracowaniu<sup>8</sup>. Ewentualny rozwój istniejącej infrastruktury wąskotorowej mógłby poprawić dostępność transportu kolejowego w powiecie – zapewnienie połączenia z Nałęczowem (na stacji Nałęczów Wąskotorowy) pozwoliłoby pasażerom na przesiadki do pociągów kursujących na normalnotorowej linii 7 w kierunku Lublina lub Dębina. Dlatego z punktu widzenia powiatu opolskiego tak ważnym jest zapewnienie jak najlepszej współpracy z transportem autobusowym, który może umożliwić dojazd do najbliższych stacji w sąsiednich powiatach.

**Rys. 7. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa lubelskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej występował w powiecie ryckim. Powiat ten charakteryzuje się wynikiem blisko 22 podróży przypadających na jednego mieszkańca. Na taki wynik wpływ ma bliskie sąsiedztwo województwa mazowieckiego. W przypadku stacji Dęblin, jednej z 5 stacji powiatu ryckiego (Dęblin, Grabów Szlachecki, Leopoldów, Rokitnia Stara, Ryki) pociągi średnio zatrzymywały się ponad 109 razy dziennie, co jest drugim wynikiem w województwie (po stacji Lublin Główny). Na każdej ze stacji tego powiatu pociągi zatrzymywały się średnio więcej niż 10 razy w ciągu dnia.

Drugie miejsce pod względem wskaźnika wykorzystania kolei zajął powiat łukowski, z wynikiem na poziomie 12. Podobnie jak w przypadku powiatu ryckiego, wpływ na tak duży wynik mają dogodne połączenia kolejowe z Warszawą. Łącznie powiaty rycki i łukowski odpowiadają za 30% wymiany pasażerskiej województwa lubelskiego. Trzecim pod względem wskaźnika wykorzystania kolei powiatem w województwie lubelskim jest Biała Podlaska (miasto na prawach powiatu), a dopiero czwarte miejsce pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej zajmuje Lublin (również miasto na prawach powiatu). Biorąc pod uwagę, że około 50% wymiany w tym mieście stanowią podróźni PKP Intercity można założyć, że mobilność mieszkańców jest stosunkowo niewielka w zakresie wykorzystania kolei jako środka komunikacji miejskiej.

Trzeba zaznaczyć, że aż w 11 powiatach województwa lubelskiego wskaźnik wykorzystania nie przekraczał poziomu 1. W przypadku części linii, jak np. w powiecie włodawskim (linia 81 Chełm – Włodawa), ruch pociągów jest nieregularny, charakteryzujący się niskimi parametrami, co jednakże może zmienić się po procesach rewitalizacyjnych<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa.

<sup>9</sup> <https://transinfo.pl/interwencje/pytania-o-przebudowe-linii-nr-81-z-chelma-do-wlodawy/>

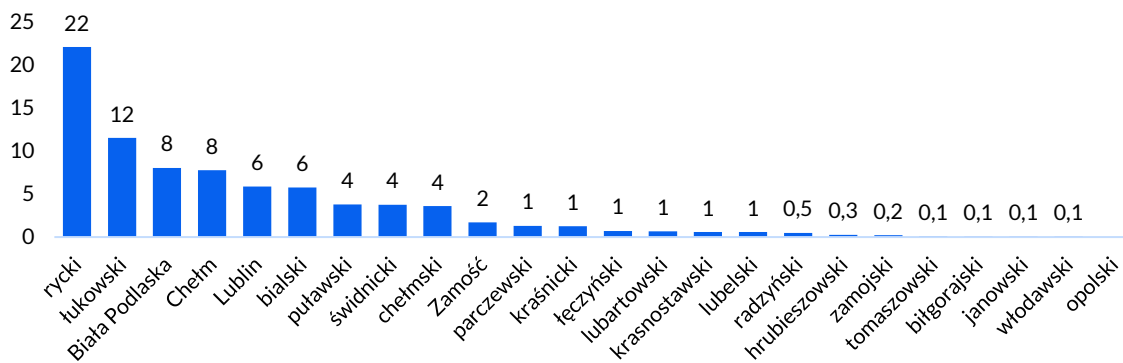


W powiecie janowskim znajduje się tylko jedna stacja: Potok Kraśnicki na linii 68 Lublin Główny – Przeworsk. Stacja ta pozwala na dotarcie do Stalowej Woli, Lublina oraz Rzeszowa. Na tej stacji pociągi zatrzymywały się średnio około 10 razy w ciągu dnia.

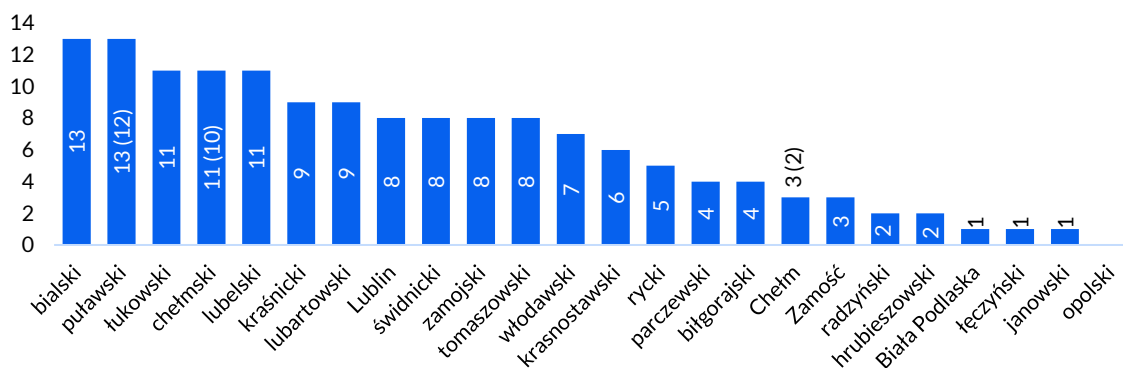
W innych powiatach, takich jak biłgorajski, tomaszowski, zamojski, hrubieszowski, radzyński, istnieją duże rozbieżności w zakresie liczby zatrzymań na stacjach. Na części stacji pociągi zatrzymują się kilka razy dziennie, na innych zaś liczba zatrzymań jest bardzo niska – nie przekraczając 4 zatrzymań dziennie, a w przypadku np. powiatu tomaszowskiego w ciągu doby na jego stacjach przeciętnie zatrzymuje się nie więcej niż 1 pociąg. W powiecie parczewskim aż do grudnia 2021 r. pasażerowie korzystali z komunikacji zastępczej, stąd średnia liczba zatrzymań pociągów w skali całego roku była niewielka.

Zaskakująco niskim wynikiem wskaźnika wymiany pasażerskiej – ok. 1 na mieszkańca powiatu charakteryzuje się powiat lubelski – mimo tego, że pociągi kursują w tym powiecie dość regularnie, a na większości stacji zatrzymują się kilkanaście razy na dobę. Przez powiat lubelski przebiegają: linia 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, linia 30 Łuków – Lublin Północny oraz linia 68 Lublin – Przeworsk.

**Rys. 8. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa lubelskiego w 2021 r.**



**Rys. 9. Liczba stacji w danym powiecie województwa lubelskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



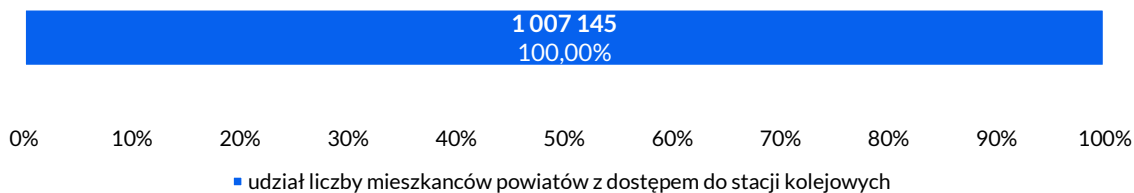
\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

Warto zauważyć, że w województwie lubelskim znajduje się wiele linii kolejowych, które nie zostały zelektryfikowane. Na tych liniach istnieje konieczność wykorzystywania pojazdów spalinowych, co może powodować problemy związane m. in. z dostępnością taboru.

## Województwo lubuskie

W województwie lubuskim znajduje się 12 powiatów i 2 miasta na prawach powiatów. Na terenie każdej z tych jednostek terytorialnych znajduje się przynajmniej jedna stacja pasażerska. Pomimo tego w siedmiu powiatach wskaźnik wymiany pasażerskiej nie przekraczał poziomu 4.

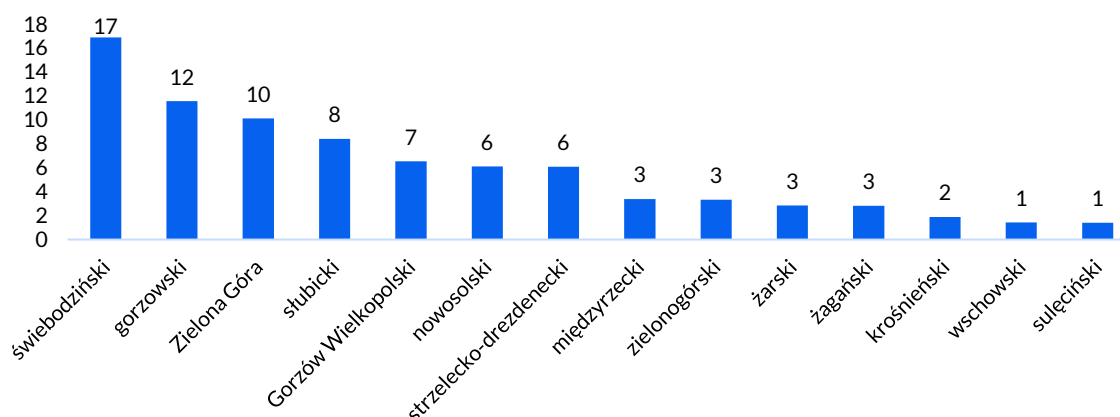
**Rys. 10. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa lubuskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej odnotowano w powiecie świebodzińskim. Powiat ten liczący 55,5 tys. mieszkańców charakteryzował się wskaźnikiem wykorzystania na poziomie 17 na jednego mieszkańca. Na terenie powiatu świebodzińskiego znajdowało się 10 stacji, z których na każdej (z wyłączeniem stacji Łągów) pociągi zatrzymywały się częściej niż 10 razy dziennie. Połączenia do Łagowa były także uruchamiane, ale miały one charakter turystyczny. Z rozkładu jazdy przewoźnika wynika, że w weekendy na tej stacji kursowały 3 pary pociągów.

W powiecie świebodzińskim ruch generowany jest głównie przez stacje w dwóch gminach: w Zbąszynku oraz w Świebodzinie. Na stacjach zlokalizowanych w tych gminach dużą część podróżnych stanowili korzystający z pociągów dalekobieżnych przewoźnika PKP Intercity. Na stacji Zbąszynek zatrzymywały się również pociągi przewoźnika Koleje Wielkopolskie. Zbąszynek jest stacją z największą liczbą zatrzymań pociągów w całym województwie lubuskim. W 2021 r. pociągi zatrzymywały się tam blisko 94 razy dziennie. Ma na to wpływ duża liczba linii kolejowych przebiegających przez tę stację – są to linie 3, 358, 367, 819, 820 i 982.

**Rys. 11. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa lubuskiego w 2021 r.**

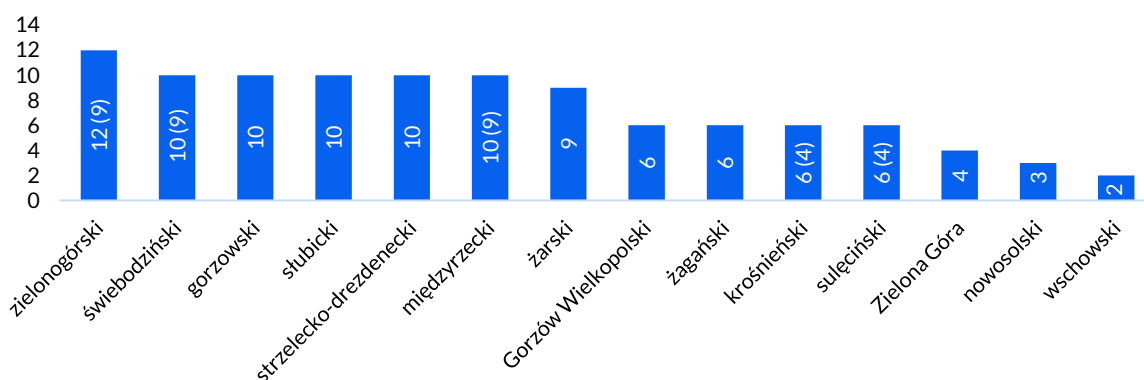


Powiaty z najniższym poziomem wskaźnika wymiany pasażerskiej to powiat sulęciński, wschowski i krośnieński. W wypadku tych powiatów wskaźnik wykorzystania nie przekraczał dwóch podróży na jednego mieszkańca powiatu w 2021 r.

W powiecie sulęcińskim – ostatnim pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej (średnio 1,4 na mieszkańca powiatu), pasażerowie zostali przypisani do 6 stacji, z których dwie (Sulęcín oraz Wędrzyn) nie funkcjonowały<sup>10</sup>. W przedostatnim pod względem wielkości wskaźnika wymiany pasażerskiej powiecie wschowskim wskaźnik wymiany pasażerskiej osiągnął również poziom 1,4. Na terenie tego powiatu znajdowały się tylko dwie stacje (Stare Drzewce oraz Wschowa), na których średnia liczba zatrzymań kształtowała się na poziomie 11 w ciągu doby. Stacje te znajdują się na linii 14 (Łódź Kaliska – Tuplice), która jest linią niezelektryfikowaną.

Kolejnym pod względem wielkości wskaźnika wymiany pasażerskiej był powiat krośnieński – przeciętnie 1,9 podróży na mieszkańca. Z 6 stacji, do których przypisano pasażerów, na dwóch pociągi nie zatrzymywały się w ogóle – były to stacje Gubin i Krosno Odrzańskie. Kursowanie pociągów do obu tych stacji wznowiono w 2022 r. W przypadku pozostałych stacji średnia liczba zatrzymań wynosiła od 17 do 19 na dobę.

**Rys. 12. Liczba stacji w danym powiecie województwa lubuskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

W powiecie zielonogórskim, na terenie którego znajduje się 12 stacji (z czego na 9 stacjach wykazana została wymiana pasażerska), poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej kształtuje się na poziomie 3 w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu. Warto wskazać, że Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Zielonej Góry i miast ościennych<sup>11</sup> zakłada poprawę oferty połączeń, co może w przyszłości sprzyjać zwiększeniu poziomu tego wskaźnika.

<sup>10</sup> Linia 364, na której znajdują się te stacje, jest przewidziana do rewitalizacji.

<https://www.gov.pl/web/uw-lubuski/program-kolej-plus-w-województwie-lubuskim>

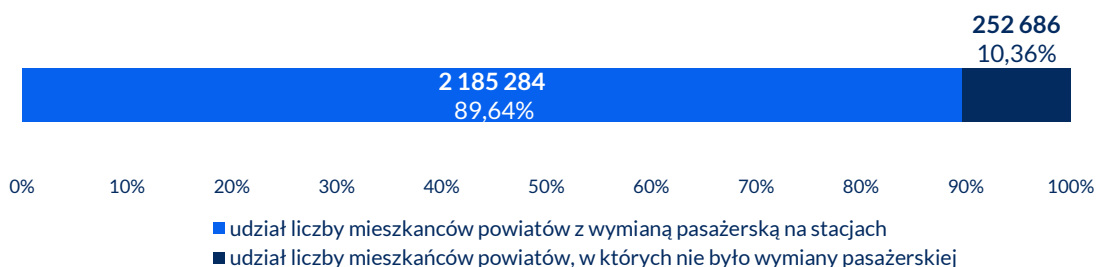
<sup>11</sup> [https://bip.zielonagora.pl/system/pobierz.php?plik=FZ\\_2021\\_-\\_plan\\_transportowy\\_Zielona\\_Gora\\_-\\_2021-05-04.pdf&id=70212](https://bip.zielonagora.pl/system/pobierz.php?plik=FZ_2021_-_plan_transportowy_Zielona_Gora_-_2021-05-04.pdf&id=70212)



## Województwo łódzkie

W województwie łódzkim ponad 250 tys. mieszkańców (10,4%) nie posiada dostępu do kolei na terenie swojego powiatu. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na 1 mieszkańca powiatu z dostępem do kolei wynosił w 2021 r. średnio 10,2<sup>12</sup>.

**Rys. 13. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa łódzkiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Największym powiatem w województwie łódzkim na którym nie funkcjonują kolejowe przewozy pasażerskie jest powiat bełchatowski. W tym zakresie PKP PLK i Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego podpisały 15 grudnia 2022 r. umowę wartą 662 mln zł na modernizację i elektryfikację linii kolejowej na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa. Inwestycja może wpłynąć w przyszłości na zwiększenie roli kolei w powiecie bełchatowskim.

Drugim powiatem bez dostępu do stacji kolejowych i co za tym idzie bez wymiany pasażerskiej jest powiat rawski – najbliższe stacje kolejowe zlokalizowane są w sąsiednich powiatach. Sytuacja jest o tyle specyficzna, że przez powiat przebiega Centralna Magistrala Kolejowa, stanowiąca jedną z najbardziej kluczowych linii kolejowych w Polsce, łączącą województwo śląskie i małopolskie z Warszawą. Z linii tej dziennie korzysta kilkadziesiąt pociągów dalekobieżnych, które przejeżdżają przez powiat rawski bez zatrzymywania się. Z tego względu powstała koncepcja<sup>13</sup> utworzenia na terenie powiatu stacji na linii kolejowej 4 (Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie), na obrzeżach Białej Rawskiej i w okolicy 15 km od Rawy Mazowieckiej. Wymagałoby to jednak zmian infrastrukturalnych i na chwilę obecną plan ten nie został wpisany w żaden program inwestycyjny.

Trzecim powiatem w województwie łódzkim, w którym pasażerowie nie mają dostępu do kolei jest powiat poddębicki. Dawniej funkcjonowały na jego obszarze trzy stacje: Kłudna, Otok oraz Poddębice na linii 131 (Chorzów Batory – Tczew), jednakże obecnie na żadnej z tych stacji nie zatrzymują się pociągi. Linia jest ważną częścią tzw. dawnej magistrali węglowej.

Przez powiat pajęczański przebiega linia 146, lecz prowadzony jest tam obecnie tylko ruch towarowy, co powoduje, że dotarcie z Pajęczna do stolicy województwa jest bardzo utrudnione. Budowa linii kolejowej łączącej linie: 131 na odcinku Chorzew Siemkowice oraz 181 w okolicy Wielunia mogłoby być jednym z kroków prowadzących do poprawy sytuacji transportowej w tym obszarze.

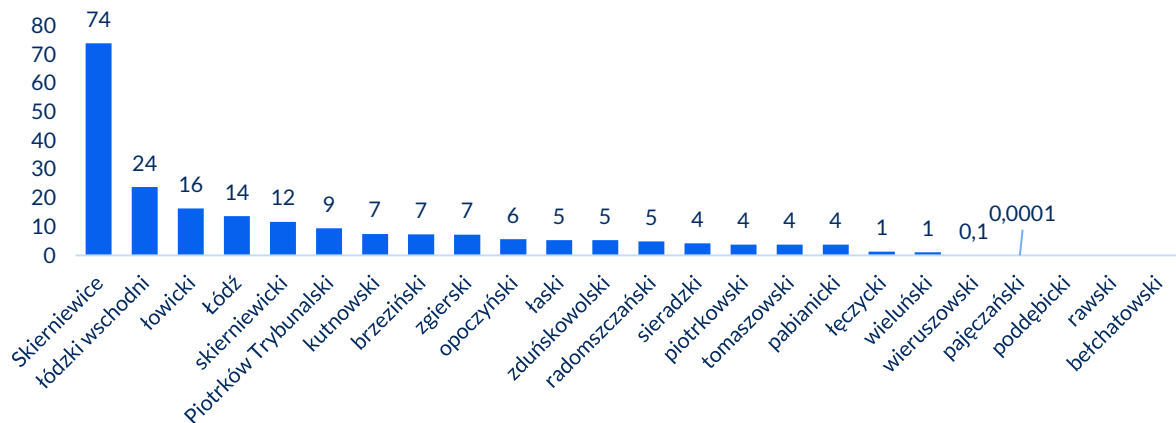
Spośród powiatów województwa łódzkiego najwyższą wartość wskaźnika wymiany pasażerskiej odnotowano w Skierniewicach (miasto na prawach powiatu) i wynosiła ona 74 w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Na tak wysoki wynik ma wpływ położenie Skierniewic na linii 17 łączącej Łódź z Warszawą i wiążąca się z tym bardzo dobra oferta w zakresie transportu kolejowego. Pomimo że

<sup>12</sup> Dla powiatów, na których miała miejsce wymiana pasażerska z wyłączeniem błędnie przypisanych 4 osób powiatu pajęczańskiego.

<sup>13</sup> <https://nowyobywatel.pl/2020/04/29/duza-predkosc-w-malym-miescie/> oraz <https://www.kochamrawe.pl/radni-powiatu-rawskiego-chca-aby-na-terenie-powiatu-rawskiego-powstala-stacja-pkp/>

na terenie Skierniewic funkcjonują tylko dwie stacje, przewoźnicy zapewniają wiele połączeń zarówno do stolicy województwa mazowieckiego, jak i łódzkiego. Kolejnymi powiatami z najwyższym wskaźnikiem wymiany pasażerskiej były powiaty: łódzki wschodni oraz łowicki. W przypadku powiatu łódzkiego wschodniego na tak wysoki wynik ma wpływ stacja w Koluszkach, gdzie na jedno zatrzymanie pociągu przypadało ponad 18 osób.

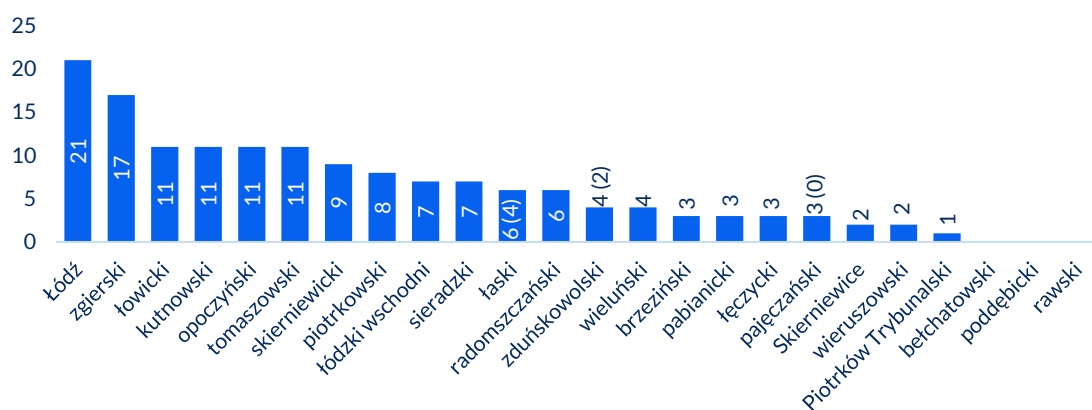
**Rys. 14. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa łódzkiego w 2021 r<sup>14</sup>.**



Spośród powiatów województwa łódzkiego najwięcej stacji z wymianą pasażerską w 2021 r. było położonych na terenie Łodzi (miasta na prawach powiatu). Należy mieć na uwadze, że jest to jedno z największych miast w Polsce (trzecie miasto pod względem liczby mieszkańców), w którym funkcjonuje m.in. kolej obwodowa umożliwiającą wykorzystanie transportu kolejowego w aglomeracji. Kolej dzięki temu wykorzystywana jest w komunikacji międzymiastowej oraz w samym mieście.

Pomimo że poziom wymiany pasażerskiej w Łodzi stanowił ponad 40% wymiany pasażerskiej na terenie województwa łódzkiego, to wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca w tym mieście (14) jest znacznie niższy niż w znacznie mniejszych Skierniewicach (74).

**Rys. 15. Liczba stacji w danym powiecie województwa łódzkiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

<sup>14</sup> Wynik powiatu pajęczańskiego to marginalna wielkość występująca w bazach przewoźników.

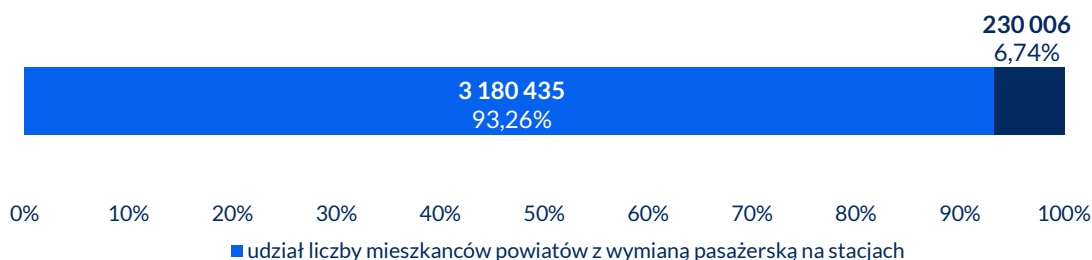
Powiatami, w których w minimalnym stopniu wykazana została wymiana pasażerska, były wieruszowski, wieluński oraz łęczycki. Ich mieszkańcy mają ograniczony dostęp do transportu kolejowego. W przypadku powiatu wieruszowskiego liczba zatrzymań pociągów była stosunkowo niewielka i ograniczała się głównie do pociągów PKP Intercity, przy czym pociągi te nie zapewniały połączenia ze stolicą województwa. Z kolei powiat wieluński charakteryzował się niskim poziomem zatrzymań pociągów, rzędu kilku pociągów na dobę. W przypadku powiatu łęczyckiego pociągi wróciły na linię 16 dopiero w grudniu 2021 r., stąd też zbadanie realnej wymiany pasażerskiej będzie możliwe dopiero w kolejnych latach. W przypadku województwa łódzkiego uwarunkowania istniejących linii kolejowych wymagają zarówno dobrze skomunikowanych połączeń kolejowych na wybranych węzłach kolejowych, jak i zapewnienia transportu autobusowego z mniejszych miejscowości.



## Województwo małopolskie

W województwie małopolskim znajdują się trzy powiaty, w których w 2021 r. nie miała miejsca wymiana pasażerska. Były to powiaty dąbrowski, myślenicki oraz proszowicki. Mieszkańcy tych powiatów stanowią ogółem 6,7% mieszkańców województwa małopolskiego.

**Rys. 16. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa małopolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



W przypadku powiatu dąbrowskiego, linia kolejowa nr 115 tzw. „Szczucinka” (Tarnów – Szczucin), posiada pewien potencjał do przywrócenia znaczenia kolei w tym regionie<sup>15</sup>, co jest podnoszone m. in. przez miłośników kolei. Na chwilę obecną brak jest jednak planów wykorzystania kolei w tym regionie w najbliższym czasie.

Przez powiat myślenicki obecnie nie przebiega żadna czynna linia kolejowa, jednak są plany budowy linii w tym powiecie. Projekt ten jest ujęty m.in. w ramach projektów Kolej Plus, a także projektów dofinansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Budowa linii między Myślenicami a Krakowem stanowiłaby dobre rozwiązanie dla województwa z powodu dużego zatłoczenia dróg w regionie. Projekt ten wymaga budowy wielu obiektów infrastrukturalnych, a jego koszt jeszcze nie został dokładnie oszacowany<sup>16</sup>.

Trzecim powiatem bez dostępu do kolei jest powiat proszowicki, liczący ponad 43 tys. mieszkańców. Przez obszar tego powiatu nie przebiega również żadna linia kolejowej – pozostałością są nieczynne stacje kolejki wąskotorowej. Pewnym rozwiązaniem tej sytuacji jest zastosowanie przez przewoźnika Koleje Małopolskie linii dowozowej między Podłężem a Proszowicami.

Wśród powiatów województwa małopolskiego najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej został odnotowany w Tarnowie (w rozumieniu miasta na prawach powiatu). Miasto to ma 107,5 tys. mieszkańców, a wskaźnik wymiany wyniósł ponad 19 podróży w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Na terenie miasta istnieją dwie czynne stacje pasażerskie: Tarnów obsługująca ruch na poziomie średnio 120 pociągów na dobę i Tarnów Mościce obsługiwana wyłącznie przez przewoźników regionalnych ponad 57 razy na dobę.

Drugie miejsce pod względem wielkości wymiany pasażerskiej zajmował Kraków jako miasto na prawach powiatu. Przeciętny mieszkaniec Krakowa korzystał z transportu kolejowego 17 razy. Należy jednak zaznaczyć, że na terenie miasta znajdowało się 25 stacji, przy czym stacja Kraków Olsza miała charakter tymczasowy. Spośród przewoźników obsługujących stacje w Krakowie blisko 40% wymiany stanowili pasażerowie PKP Intercity, a w tym dużą część turyści. Należy jednak zaznaczyć, że w Krakowie istnieje możliwość wykorzystania kolei również w charakterze komunikacji miejskiej.

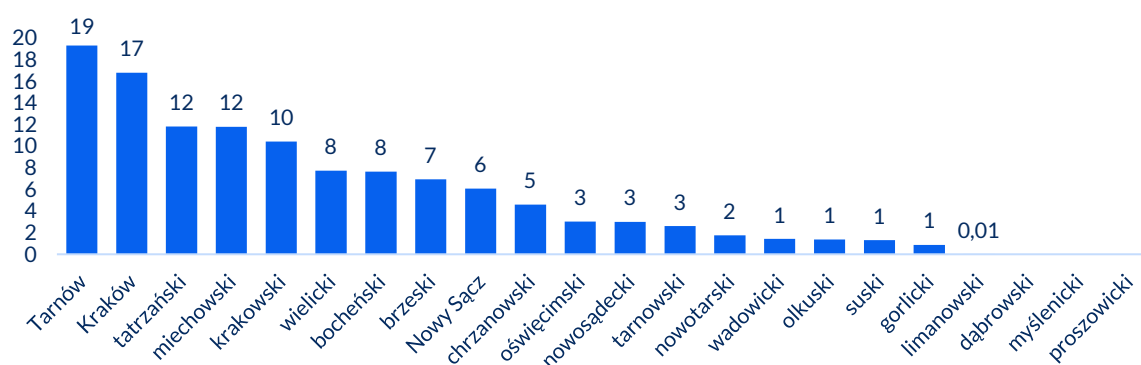
<sup>15</sup> <https://www.szczucinka.pl/>

<sup>16</sup> <https://miasto-info.pl/myslenice/28457,projekt-linii-kolejowej-w-powiecie-myslenickim-ma-traffic-na-stol-za-rok.html>

Trzecim pod względem wielkości wymiany pasażerskiej był powiat tatrzański, na co w największym stopniu wpływają podróże jadący do stacji Zakopane. Miejscowość ta ma charakter turystyczny, a pasażerowie uczestniczący w wymianie to w 40% pasażerowie pociągów przewoźnika PKP Intercity. Mając na uwadze, że w 2021 r. Tatrzański Park Narodowy odwiedziło 4,6 mln turystów<sup>17</sup>, kolej w tym rejonie ma duże znaczenie dla województwa małopolskiego i turystów z całego kraju, a także dla gospodarki regionu.

Problemem, jaki występuje od wielu lat, są utrudnienia na lokalnych liniach kolejowych. W związku z tym w okresie sezonowym na dużej części tras do Zakopanego funkcjonuje komunikacja zastępcza. Realizowana aktualnie inwestycja „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane” ma na celu zwiększenie przepustowości na tych liniach i wymianę dużej części elementów infrastruktury. Biorąc pod uwagę potencjał, jaki widać m.in. po liczbie turystów, którzy odwiedzili Tatrzański Park Narodowy w 2021 r., rola kolei w tym regionie prawdopodobnie będzie wzrastać.

**Rys. 17. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa małopolskiego w 2021 r.**

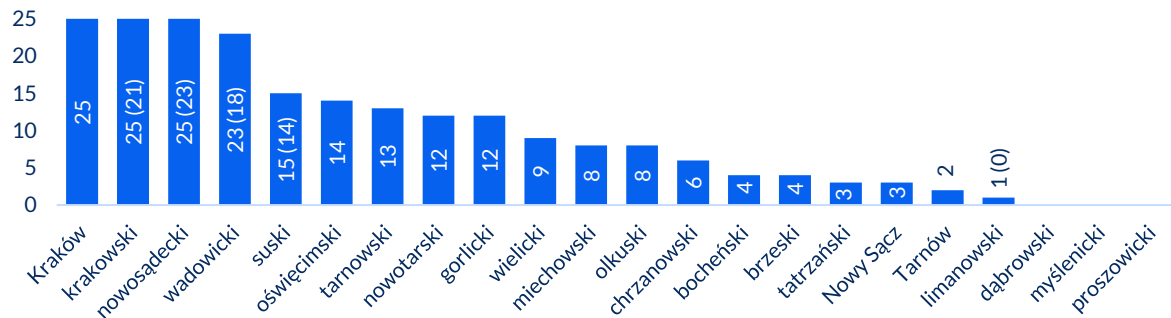


Najniższy wynik w zestawieniu powiatów posiadał powiat limanowski ze wskaźnikiem wykorzystania bliskim zeru. Do stacji Mszana Dolna Marki przewoźnik Koleje Małopolskie przypisał w całym roku niewiele ponad tysiąc osób, jednak w danych o zatrzymaniach pociągów zawarte są wyłącznie pociągi zabytkowe przewoźnika PKP Cargo. Warto zauważyć, że dla ruchu turystycznego powiat ten wykorzystuje 7 stacji, lecz poza ruchem turystycznym nie są one użytkowane.

Następnymi powiatami o najniższym wskaźniku był powiat gorlicki oraz suski. W przypadku powiatu gorlickiego liczba stacji, na których dochodziło do zatrzymań pociągów jest duża, przy czym na części z nich pociągi zatrzymywały się sporadycznie, zaledwie kilkanaście razy w ciągu miesiąca. W powiecie gorlickim, za wyjątkiem stacji Bobowa, Bobowa-Miasto oraz Jankowa, gdzie pociągi zatrzymywały się kilkanaście razy na dobę, trudno mówić o dużej dostępności transportu kolejowego. Pomimo tego w powiecie istnieją także stacje, na których zatrzymują się pociągi dalekobieżne. Niski wynik tego powiatu związany jest raczej z przebiegiem linii kolejowej i brakiem dobrej oferty komunikacyjnej dla całego regionu.

<sup>17</sup><https://zakopane.naszemiasto.pl/tatry-tpn-podsumowal-2021-rok-w-gory-weszlo-az-46-mln/ar/c1-8644755>

**Rys. 18. Liczba stacji w danym powiecie województwa małopolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

W powiatach województwa małopolskiego występuje dość duża dysproporcja między liczbą stacji, na których przewoźnicy wykazali wymianę pasażerską, a liczbą stacji, na których zarządca zadeklarował zatrzymania pociągów. Najwięcej stacji występuje na terenie Krakowa jako miasta na prawach powiatu. Miasto kreuje rolę kolei jako wiodącego środka komunikacji miejskiej. Dodatkowo koncepcje Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej pozwalają na wykorzystanie kolei także przez mieszkańców okolicznych miejscowości<sup>18</sup>. W przypadku kolei w województwie małopolskim kluczowym jest stworzenie takiej oferty połączeń, która zapewni zmniejszenie wykorzystania transportu indywidualnego i zwiększy jego wykorzystanie tylko w zakresie tzw. „ostatniej mili”.

<sup>18</sup> <https://wadowiceonline.pl/biznes/22371-ruszyly-pociagi-szybkiej-kolei-aglomeracyjnej-przez-powiat-wadowicki>  
<https://faktyoswiecim.pl/fakty/kolej-aglomeracyjna-do-przeciszowa/>

## Województwo mazowieckie

Spośród 5,4 mln mieszkańców województwa mazowieckiego ponad ćwierć miliona (4,7%) nie ma dostępu do czynnych stacji kolejowych w zamieszkiwanym przez siebie powiecie.

**Rys. 19. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa mazowieckiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Województwo mazowieckie jest zróżnicowane pod względem dostępności kolei, a na wielkość wymiany pasażerskiej na poszczególnych stacjach wpływ ma charakter podróży. Analizując wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu, szczególnie w Warszawie należy brać pod uwagę duży wpływ osób przyjezdnych, które wykorzystują transport kolejowy w codziennych dojazdach do pracy i do szkoły z sąsiednich powiatów.

Powiatami, w których nie odnotowano wymiany pasażerskiej, były powiaty lipski, makowski, przasnyski, sokołowski, zwoleński i żuromiński. Przyczyny takiego stanu są następujące:

- w powiecie lipskim, położonym na skraju województwa mazowieckiego i w sąsiedztwie województwa świętokrzyskiego, brak jest infrastruktury kolejowej;
- infrastruktury kolejowej nie posiada również powiat makowski, jednakże w tym wypadku istnieją plany budowy stacji kolejowych na projektowanej linii kolejowej Zegrze – Przasnysz<sup>19</sup>;
- w powiecie przasnyskim na linii 35 (Ostrołęka – Szczytno) zlokalizowana jest nieczynna stacja Chorzele. W ramach realizowanej inwestycji zmodernizowany ma zostać odcinek Ostrołęka – Chorzele, dzięki czemu znaczenie kolei w powiecie przasnyskim powinno wzrosnąć<sup>20</sup>;
- powiat sokołowski jest objęty programem Kolej Plus. Posiada on infrastrukturę kolejową, a w Sokołowie Podlaskim istnieje nawet budynek dworca (obecnie funkcjonujący jako biblioteka), lecz jakość infrastruktury nie pozwala na uruchomienie połączeń pasażerskich w tym regionie. Projekt „Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce”<sup>21</sup> może być początkiem zmian dostępności tego powiatu;
- na terenie dwóch ostatnich powiatów, tj. zwoleńskiego i żuromińskiego, nie jest zlokalizowana infrastruktura kolejowa.

Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca miał miejsce w powiecie grodziskim. Powiat ten liczył w 2021 r. ponad 97 tys. mieszkańców, a ze stacji zlokalizowanych na jego terenie skorzystano 8,3 mln razy, co oznacza wskaźnik wynoszący 85 podróży na jednego mieszkańca. Wśród 15 stacji kolejowych zlokalizowanych na terenie powiatu grodzkiego kluczowe znaczenie mają m.in. te zlokalizowane na linii WKD. Pociągi na wybranych stacjach w tym powiecie średnio zatrzymują się

<sup>19</sup> <https://samorząd.gov.pl/web/powiat-przasnyski/projekt-linii-kolejowej-zegrze--przasnysz-w-piatek-podpisano-umowe-wykonawcza-z-pkp-plk>

<sup>20</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/nowy-tor-i-przystanki-na-linii-ostroleka-chorzele-7673>

<sup>21</sup> [https://mazovia.pl/pl/dla\\_mediow/informacje\\_prasowe/kolejny-krok-do-rewitalizacji-linii-ostrow-mazowieckamalkinia-oraz-sokolow-podlaskisiedlce.html](https://mazovia.pl/pl/dla_mediow/informacje_prasowe/kolejny-krok-do-rewitalizacji-linii-ostrow-mazowieckamalkinia-oraz-sokolow-podlaskisiedlce.html)

minimum kilkadziesiąt razy na dobę. Na stacji Grodzisk Mazowiecki pociągi średnio zatrzymują się 121 razy na dobę. Tylko jedna z 6 gmin tego powiatu nie ma bezpośredniego dostępu do kolei – jest to gmina Żabia Wola.

Na drugim miejscu znajduje się powiat miński z wynikiem minimalnie wyższym niż w powiecie pruszkowskim. Wielkość wskaźnika wymiany pasażerskiej to 60 przejazdów na jednego mieszkańca powiatu.

Na trzecim miejscu znajduje się powiat pruszkowski ze wskaźnikiem wymiany pasażerskiej na poziomie 60. Powiat ten jest m.in. obsługiwany przez pociągi stołecznej SKM, WKD czy Kolei Mazowieckich.

Najniższe wartości wskaźnika miały miejsce dla powiatów płockiego, ostrołęckiego i gostynińskiego.

W przypadku powiatu płockiego tylko na terenie dwóch gmin funkcjonują czynne stacje – są to gminy Łąck i Stara Biała – na linii 33 (Kutno – Brodnica). Pomimo że pociągi zatrzymują się tam kilkanaście razy na dobę, to zainteresowanie koleją w tym powiecie jest niewielkie. Szansą dla powiatu płockiego mogą być plany rozwoju kolei w ramach nowych programów inwestycyjnych, które uwzględniłyby potrzeby mieszkańców, a także znaczenie tego regionu w takich inwestycjach, jak np. CPK. Trzeba również zauważyć, że linia 33 z uwagi na realizowane prace modernizacyjne ma ograniczone możliwości eksploatacyjne, co powoduje konieczność częstego uruchamiania kolejowej komunikacji autobusowej i ma wpływ na jakość transportu kolejowego.

Na terenie powiatu ostrołęckiego, podobnie jak w przypadku powiatu płockiego, znajdują się stacje, na których pociągi zatrzymują się kilkanaście razy w ciągu doby, lecz mimo tego wartość wskaźnika wymiany pasażerskiej na jednego mieszkańca jest bardzo niska. Kolej w powiecie ostrołęckim jest związana z linią 29 (Ostrołęka – Tłuszcz). Włączenie tej linii do wykazu linii związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego może poprawić sytuację w regionie. Obecnie najpopularniejszym środkiem transportu między Warszawą a Ostrołęką jest transport drogowy. W ofercie Ostrołęki brak jest również połączeń miejskich, które byłyby skomunikowane z transportem kolejowym. Na potrzebę wprowadzenia zmian mogących poprawić wykorzystanie kolei pomiędzy Ostrołęką a Tłuszczem zwracają uwagę lokalni entuzjaści kolei<sup>22</sup>. Kluczowe jest stworzenie szybkiego transportu między powiatami i centrami tych regionów.

W powiecie gostynińskim stacje kolejowe znajdują się jedynie w gminie Gostynin, a pociągi zatrzymują się tam kilkanaście razy na dobę, a od 2021 r. zatrzymują się tam też pociągi dalekobieżne. Mimo tego wskaźnik wymiany nie osiągnął wartości 1. Stacje te również znajdują się na linii 33 (Kutno – Brodnica).

Warto zauważyć, że Warszawa jako miasto posiada dobrze rozwiniętą sieć infrastruktury, a na jej terenie znajdują się aż 62 stacje i przystanki kolejowe, co pozwala na włączenie kolei do sieci komunikacji miejskiej, umożliwiając pasażerom wygodny transport w obrębie miasta i dogodne punkty przesiadkowe.

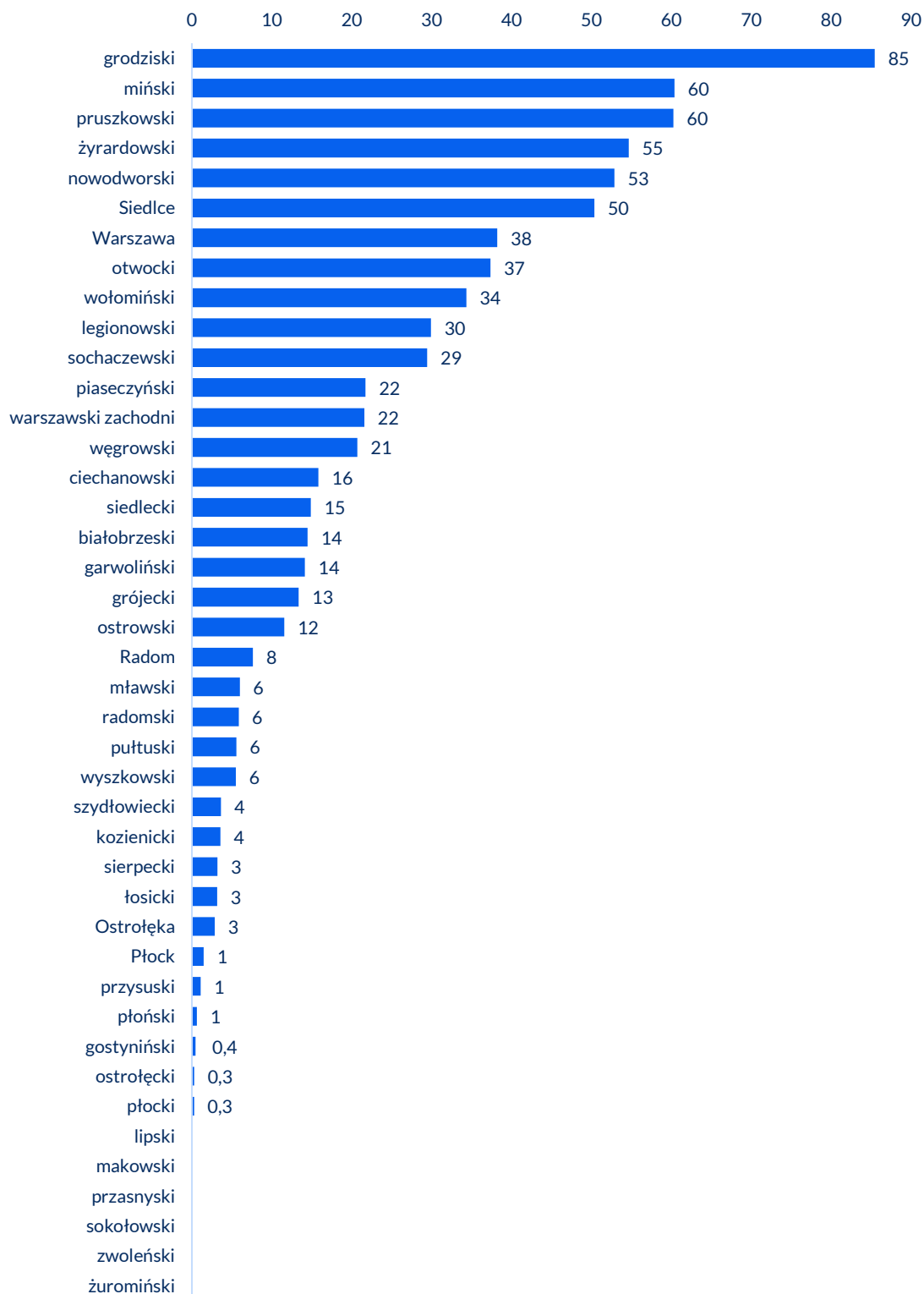
W przypadku wielu stacji znajdujących się na terytorium powiatów sąsiadujących z Warszawą dochodzi do zatrzymań kilkudziesięciu, a często nawet więcej niż 100 pociągów w ciągu doby – tak było m.in. na części stacji powiatu wołomińskiego, legionowskiego czy pruszkowskiego.

---

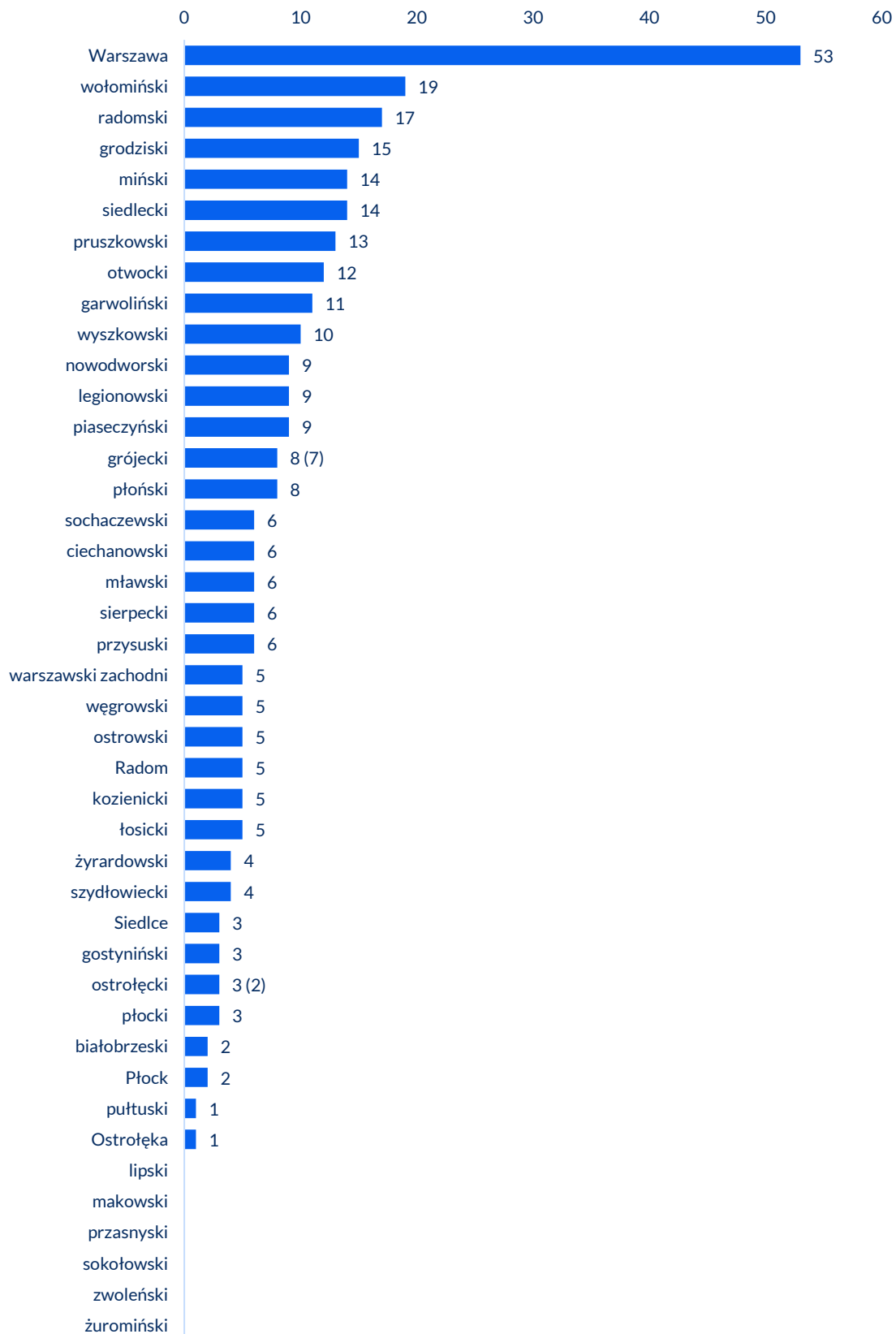
<sup>22</sup> <https://tubawyszkowa.pl/aktualnosci/czytaj/13178-kolej-na-kolej--jak-ozywic-ruch-na-trasie-warszawa-wyszkow-ostroleka>



**Rys. 20. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa mazowieckiego w 2021 r.**



**Rys. 21. Liczba stacji w danym powiecie województwa mazowieckiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***

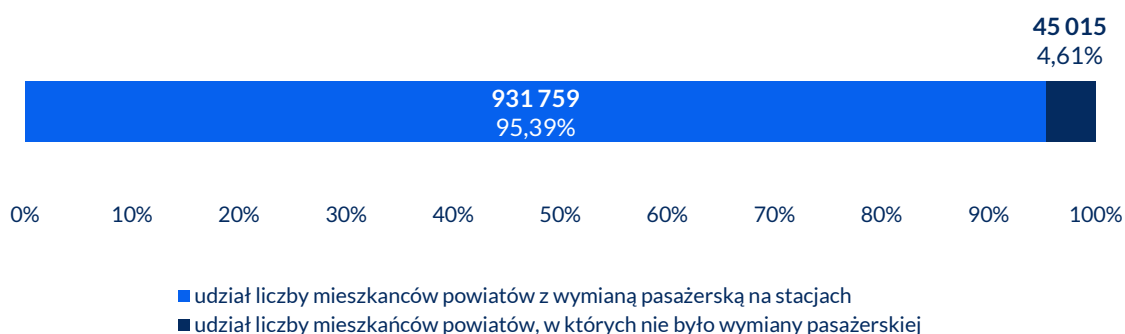


\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

## Województwo opolskie

W 2021 r. w województwie opolskim mieszkańcy tylko jednego z powiatów nie posiadali dostępu do stacji pasażerskiej. Był to powiat głubczycki liczący ponad 45 tys. mieszkańców. Mieszkańcy tego powiatu stanowili 4,6% mieszkańców województwa opolskiego w 2021 r. Pomimo że w powiecie nie odnotowano zatrzymań pociągów pasażerskich, przez teren powiatu przebiega kilka linii kolejowych (177, 194, 294,325) i zlokalizowane są dwie stacje: Ściborzyce Małe, Głubczyce Las – jednakże znajdują się one na nieeksploatowanej linii 294. W związku z pracami planistycznymi na liniach 294 i 177 istnieje szansa na przywrócenie linii do funkcjonowania. Umożliwiłoby to uruchomienie połączeń z Racławic Śląskich do Raciborza<sup>23</sup>.

**Rys. 22. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa opolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Najwyższą wartość wskaźnika wymiany pasażerskiej na liczbę mieszkańców miało miasto na prawach powiatu Opole, w którym mieszkaniec statystycznie skorzystał z kolei 24 razy. Drugim pod względem wskaźnika był powiat brzeski. W tych dwóch powiatach zrealizowane zostało 56% wymiany pasażerskiej na stacjach województwa opolskiego w 2021 r.

Na terenie miasta Opola znajduje się 9 stacji pasażerskich, jednak większość odnotowanej wymiany pasażerskiej w tym mieście (92%) miała miejsce na stacji Opole Główne. Świadczy to o dużym potencjale tego miasta w zakresie rozwoju kolei również jako środka komunikacji miejskiej. Warto wspomnieć tutaj fakt, że w ramach umowy Miasta Opola ze spółką POLREGIO podróżni posiadający bilety okresowe komunikacji miejskiej mogą w granicach Miasta Opola podróżować pociągami bez wnoszenia dodatkowych opłat<sup>24</sup>.

Najniższy wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca odnotowano w powiatach: oleskim, prudnickim oraz nyskim, dla każdego z nich powiatów była to wielkość większa od 1.

- W powiecie oleskim zlokalizowanych jest 6 stacji w trzech gminach powiatu, ale ponad 10 razy pociągi na dobę zatrzymywały się tylko na trzech stacjach – Stare Olesno, Sowczyce i Olesno Śląskie, ulokowanych na linii 143. Pozostałe trzy stacje zlokalizowane na liniach 61 i 181 nie odnotowały wysokiej wymiany pasażerskiej.
- Powiat prudnicki charakteryzował się poziomem wskaźnika minimalnie wyższym niż powiat oleski. W przypadku dwóch stacji: Lubrza i Prudnik, pociągi zatrzymywały się częściej niż 10 razy na dobę (12 razy). Na pozostałych stacjach było to około 8-9 razy na dobę. Pociągi w tym

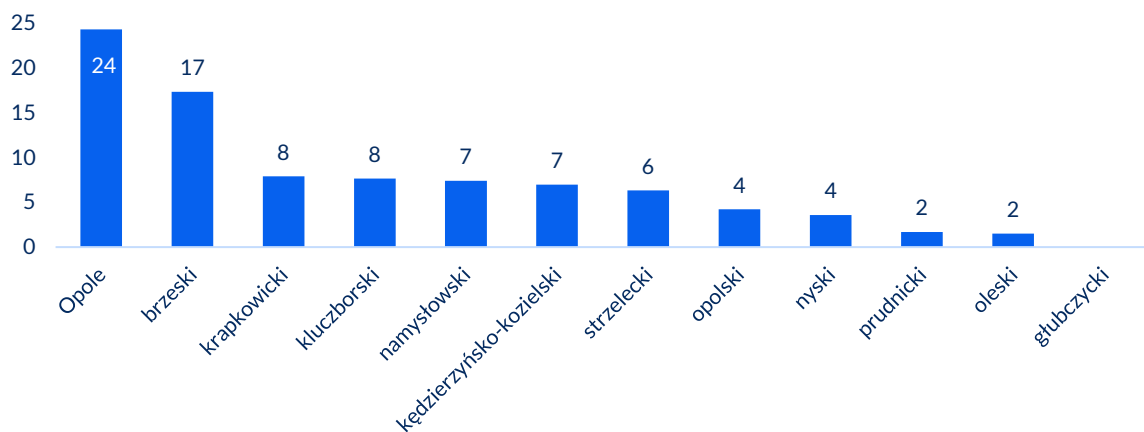
<sup>23</sup> <https://www.portalsamorzadowy.pl/inwestycje/zagrozony-projekt-z-kolei-plus-na-opolszczyźnie,375188.html>  
<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>

<sup>24</sup> <https://www.opole.pl/dla-mieszkanca/kolej>

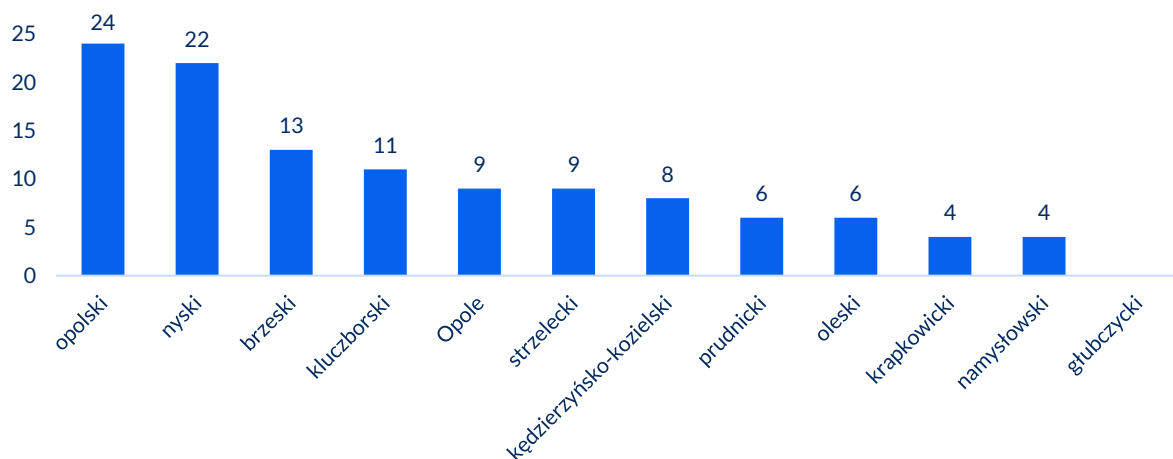
powiecie poruszają się po jednotorowej na niektórych odcinkach linii 137: Katowice – Legnica, której stan infrastruktury na chwilę obecną nie zapewnia właściwej jakości połączeń<sup>25</sup>.

- Trzecim powiatem z najniższym poziomem wskaźnika wymiany pasażerskiej jest powiat nyski. Średnia wielkość wymiany pasażerskiej na jednego mieszkańca kształtuje się tam na poziomie 3,6. Najwięcej zatrzymań na stacjach ma miejsce na terenie gminy Nysa oraz Łambinowice – ponad 15 zatrzymań na każdej ze stacji (z wyjątkiem stacji Goświnowice), a w przypadku samej stacji Nysa jest to ponad 30 zatrzymań na dobę. Linie, jakie przebiegają przez ten powiat, to wymieniona już wcześniej linia 137, a także linia 287 (Opole Zachodnie – Nysa).

**Rys. 23. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa opolskiego w 2021 r.**



**Rys. 24. Liczba stacji w danym powiecie województwa opolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska**



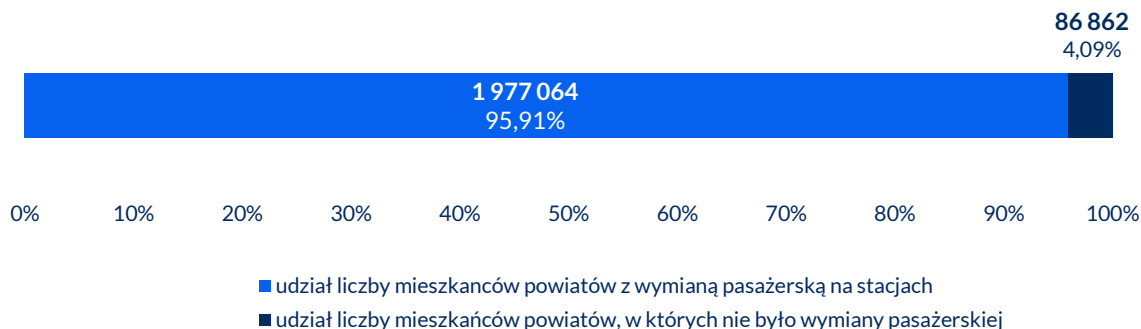
Na terenie powiatu opolskiego znajdują się aż 24 stacje, na których wykazana została wymiana pasażerska. W przeszłości ich liczba była większa. Były to stacje zlokalizowane na linii 329, która obecnie w głównej mierze nie jest już użytkowana.

<sup>25</sup> <https://www.lokalna24.pl/artykul/10077,czy-do-kedzierzyna-kozla-wroca-wazne-polaczenia-kolejowe-jest-wniosek-w-tej-sprawie>

## Województwo podkarpackie

W województwie podkarpackim wskaźnik wykorzystania kolei od lat pozostaje na bardzo niskim poziomie. Ma to swoje odzwierciedlenie w wynikach poszczególnych powiatów – w przypadku większości z nich nie przekracza on średnio wartości 1 na jednego mieszkańca.

**Rys. 25. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa podkarpackiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Powiatami, w których nie zostały zlokalizowane stacje zatrzymania pociągów, były powiat bieszczadzki i powiat brzozowski.

- Na terenie powiatu bieszczadzkiego znajduje się linia 108 (Stróże – Krościenko) o bardzo niskich parametrach jakości. W 2022 r. linia ta została wykorzystana przy ewakuacji uchodźców w związku z konfliktem zbrojnym w Ukrainie. W sezonie letnim na tej linii uruchamiane były również pociągi POLREGIO oraz SKPL do Ustrzyk Dolnych z Sanoka i Uherzec. Warto wspomnieć, że na terenie powiatu bieszczadzkiego znajduje się funkcjonująca kolej wąskotorowa – Bieszczadzka Kolejka Leśna, z której skorzystało w ostatnich latach znacznie powyżej 150 tys. turystów.
- W powiecie brzozowskim nie istnieje infrastruktura kolejowa. Szansą na pojawienie się kolei w tym powiecie jest projekt linii 122 ujęty w jednym z ciągów komunikacyjnych w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Realizacja tego zadania nie jest jednak przewidziana przed 2035 r.

Pozostałe powiaty województwa podkarpackiego charakteryzują się niskim poziomem wymiany pasażerskiej za wyjątkiem dwóch miast na prawach powiatu: Przemyśla i Rzeszowa. W przypadku tych miast wymiana przekraczała poziom 15 podróży na 1 mieszkańca.

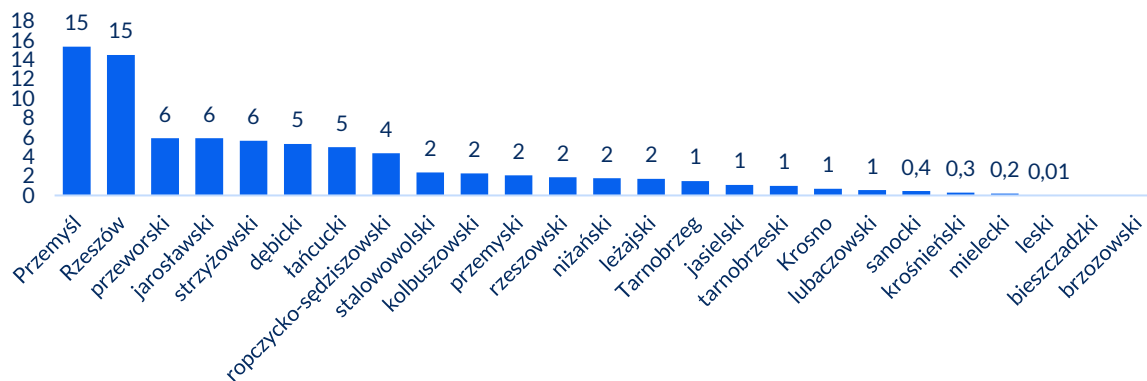
Pierwszym pod względem wielkości wskaźnika wymiany pasażerskiej jest miasto na prawach powiatu Przemyśl. Na jego terenie zlokalizowane są dwie stacje, z czego 91% stanowi wymiana na stacji Przemyśl Główny, zaś około 1/3 tej wymiany stanowią pasażerowie PKP Intercity. Należy mieć na uwadze, że stacja ta obsługuje też pasażerów, którzy są przypisani do pociągów PKP Intercity, podczas gdy podróż odbywają na większej części odcinka z wykorzystaniem pociągów kolei ukraińskich. Przemyśl Główny jest też miastem końcowym dla wielu relacji, w tym dla najdłuższych relacji w Polsce (ponad 1000 km pociągu Przemyslanin w relacji Przemyśl Główny – Świnoujście.

Drugi najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej w województwie podkarpackim odnotowano w Rzeszowie, również będącym miastem na prawach powiatu. Poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej wyniósł tam 14,5 podróży na jednego mieszkańca. Na terenie tego powiatu znajdowało się 7 stacji, do których przypisano pasażerów, z czego na stacji Rzeszów Główny pociągi zatrzymywały się średnio ok. 165 razy na dobę. Udział pasażerów przewoźnika PKP Intercity i POLREGIO rozkładał się na podobnym poziomie, jak udział w liczbie zatrzymań na głównej stacji Rzeszowa. Pozostałe stacje

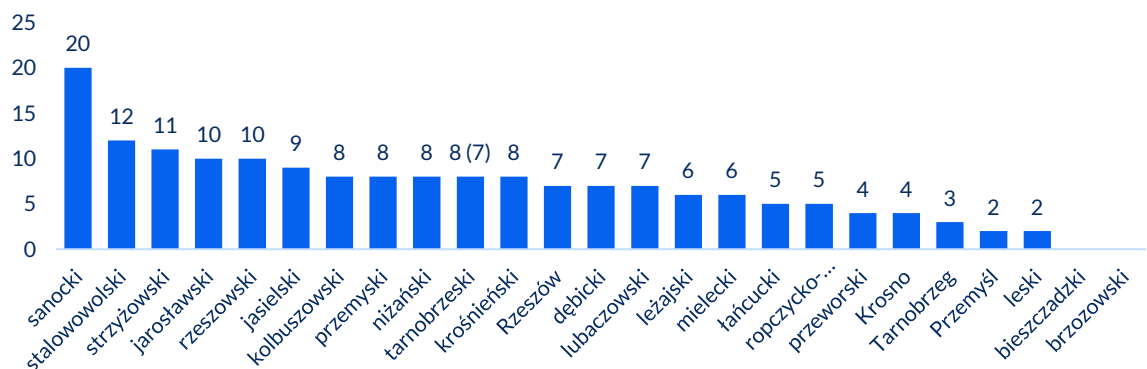


na terenie miasta posiadały niewielkie znaczenie w wymianie pasażerskiej, dlatego kolej nie pełni dla mieszkańców funkcji komunikacji miejskiej.

**Rys. 26. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa podkarpackiego w 2021 r.**



**Rys. 27. Liczba stacji w danym powiecie województwa podkarpackiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

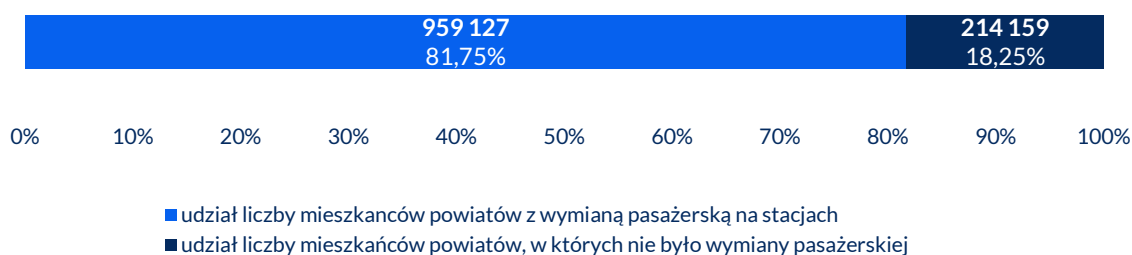
W województwie podkarpackim powiat sanocki charakteryzował się największą liczbą stacji (20), na których miała miejsce wymiana pasażerska. Stacje te zlokalizowane były głównie na liniach 107 i 108. Pomimo tego, na większości z nich pociągi zatrzymywały się średnio mniej niż 5 razy na dobę. Wyjątkiem były tu stacje Sanok oraz Zarszyn, na których pociągi zatrzymywały się około 7 razy na dobę. Drugie miejsce pod względem liczby stacji w powiecie zajmuje powiat stalowowolski z liczbą 12 stacji, przy czym na stacji Stalowa Wola Charzewice ruch pociągów także odbywał się tylko w określonych miesiącach.

Powiatami o najmniejszej liczbie stacji były powiat leski i Przemyski jako miasto na prawach powiatu. W obydwu tych miejscach istnieją po dwie stacje pasażerskie, jednak charakter ich wykorzystania jest inny. Jak wspomniano wyżej, Przemyski jest miastem o najwyższym wskaźniku wymiany pasażerskiej w województwie podkarpackim. W 2021 r. ze stacji Przemyski Główny skorzystało 2,3 mln pasażerów, podczas gdy dwie stacje w powiecie leskim nie zapewniały całorocznej obsługi transportu kolejowego dla mieszkańców tego powiatu.

## Województwo podlaskie

W skali kraju województwo podlaskie charakteryzowało się największym udziałem mieszkańców bez dostępu do stacji z wymianą pasażerską w 2021 r. Jest to ponad 18% wszystkich mieszkańców powiatów tego województwa (ponad 214 tys. mieszkańców). Wysoki poziom tego odsetka wynika z braku kolei w 5 powiatach: kolneńskim, łomżyńskim, sejneńskim, zambrowskim oraz w Łomży jako mieście na prawach powiatu. Największym z tych ośrodków jest byłe miasto wojewódzkie Łomża z ponad 62 tys. mieszkańców.

**Rys. 28. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa podlaskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



- Powiat łomżyński oraz miasto Łomża posiadały dostęp do kolei dzięki infrastrukturze linii 36 (Ostrołęka – Łapy) oraz linii 49 (Śniadowo – Łomża). Oprócz przejazdów okazjonalnych, od kilkudziesięciu lat na tych liniach nie funkcjonują jednak żadne połączenia kolejowe – ani międzywojewódzkie, ani nawet o charakterze regionalnym. W ramach projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego istnieje szansa na rozwój linii kolejowej 29 poprzez jej przedłużenie do Giżycka<sup>26</sup>. Dzięki temu możliwe byłoby przywrócenie znaczenia kolei w tym regionie.
- Powiat kolneński posiadał w przeszłości odcinki kolejki wąskotorowej, jednak na jego terenie nigdy nie była zlokalizowana infrastruktura normalnotorowa.
- W przypadku powiatu sejneńskiego na granicy polsko-litewskiej znajduje się stacja Trakiszki położona na linii 51, ale w 2021 r. pociągi pasażerskie nie zatrzymywały się na niej.
- W powiecie zambrowskim istniała dawniej stacja kolejowa w Zambrowie, jednakże zarówno linia 50 (Czerwony Bór – Zambrów), jak i stacja zostały zlikwidowane (. Przez powiat przebiega również linia kolejowa 36 (Ostrołęka – Łapy) i zlokalizowane są na niej niewykorzystywane w ruchu pasażerskim trzy stacje. Na linii tej prowadzone były prace modernizacyjne, więc dostęp do transportu kolejowego dla mieszkańców tego powiatu może w przyszłości ulec poprawie.

Powiatem, w którym na mieszkańca przypada najwyższa wymiana pasażerska, jest powiat hajnowski. Mieszkaniec tego powiatu średnio w ciągu roku skorzystał 8 razy ze stacji znajdującej się na jego terenie. W powiecie hajnowskim zlokalizowanych było 13 stacji pasażerskich, przy czym najważniejsze stacje Hajnówka oraz Czeremcha odpowiadały za 88,8% wymiany pasażerskiej. Na duży udział stacji Czeremcha wpływ mają pociągi Kolei Mazowieckich, które zapewniają połączenie ze stacją Siedlce w województwie mazowieckim. Udział pociągów Kolei Mazowieckich w wymianie pasażerskiej stanowił 34,6% wymiany pasażerskiej na tej stacji. Większy udział w wymianie pasażerskiej należał

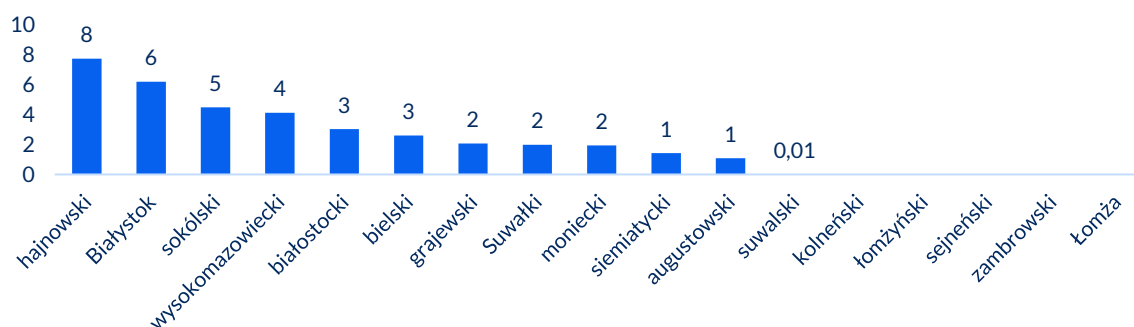
<sup>26</sup> <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosc-2/tag/program-kolejowy-cpk>  
<https://www.cpk.pl/pl/dla-mieszkanow/studium-techniczno-ekonomiczno-srodowiskowe-dla-budowy-linii-kolejowej-nr-29-odc-ostroleka-lomza-pisz-gizycko>

do przewoźnika POLREGIO. Na stacji Hajnówka odnotowano wymianę pasażerską na poziomie 406 osób dziennie, co oznacza średnią wymianę na poziomie 14 osób na jedno zatrzymanie pociągu (dziennie zatrzymywało się blisko 30 pociągów). W przypadku pozostałych 11 stacji wymiana pasażerska kształtowała się na poziomie od niecałego 1 do blisko 30 osób dziennie. Na stacjach Narewka, Chytra, Morze, Siemianówka, Suchowolce, Orzeszkowo, Witowo odnotowano wymianę pasażerską na maksymalnym poziomie 9. Na stacjach Policzna, Stare Berezowo, Dobrowoda było to pomiędzy 10 a 20, a na stacji Kleszcze było to w granicach 20 – 30.

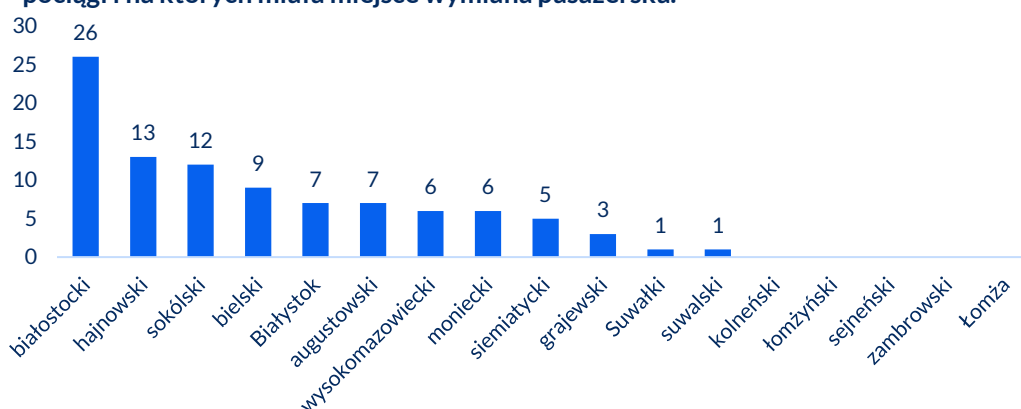
Drugim pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej powiatem województwa podlaskiego był Białystok (jako miasto na prawach powiatu) – na jednego mieszkańca tego miasta w 2021 r. wskaźnik kształtował się na poziomie 6,2. Białystok posiada na swoim obszarze 7 stacji, jednak liczba zatrzymań pociągów różni się dla poszczególnych punktów. Na stacji Białystok pociągi zatrzymywały się średnio 74 razy w ciągu doby, a udział tej stacji w wymianie pasażerskiej spośród wszystkich białostockich stacji wynosi 97,6%. Poziom średniej wymiany pasażerskiej na jedno zatrzymanie wynosił blisko 67 osób.

Powyższe dane wskazują, że kolej w Białymstoku nie pełni roli komunikacji miejskiej i jest sporadycznie wykorzystywana w tym charakterze. Co istotne ponad 50% wymiany pasażerskiej w Białymstoku stanowili pasażerowie pociągów PKP Intercity.

**Rys. 29. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa podlaskiego w 2021 r.**



**Rys. 30. Liczba stacji w danym powiecie województwa podlaskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska.**



W przypadku województwa podlaskiego widoczny jest bardzo niski wskaźnik dla powiatu suwałskiego. Pewną szansą dla kolei w tym regionie są prace modernizacyjne, jakie są przewidziane w przyszłych latach <sup>27</sup>.

<sup>27</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/kolejowe-prace-w-elku-zapewnia-lepsze-podroze-na-rail-baltica-6473>

## Województwo pomorskie

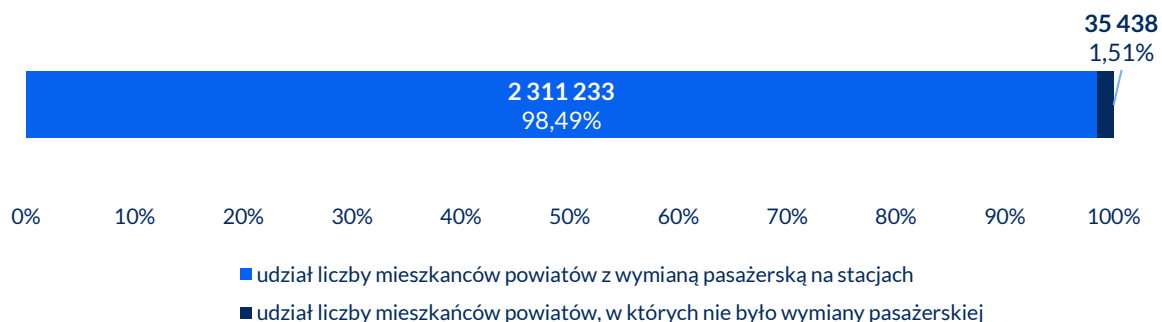
Województwo pomorskie charakteryzowało się jednym z najwyższych w kraju poziomów dostępności kolei w powiatach. W województwie pomorskim jedynie w przypadku powiatu nowodworskiego mieszkańcy nie mają dostępu do żadnej stacji pasażerskiej (nie licząc pełniącej roli turystycznej kolei wąskotorowej – Żuławskiej Kolei Dojazdowej).

Na terenie powiatu nowodworskiego funkcjonowała kiedyś linia normalnotorowa nr 256 (Szymankowo – Nowy Dwór Gdański). Obecnie jest ona wyłączona z eksploatacji. W dokumentach związanych z inwestycjami pojawiała się możliwość przywrócenia tej linii do ruchu.

W województwie pomorskim poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej na poziomie powyżej 10 na jednego mieszkańca miał miejsce w przypadku 10 na 20 powiatów ogółem. Największą wymianę pasażerską odnotowano w Gdańsku, Gdyni i w Sopocie, a jej poziom znacząco odbiega od pozostałych powiatów. W Sopocie odnotowano najwyższy poziom wskaźnika zarówno dla województwa pomorskiego, jak i dla całej Polski. W przeliczeniu na jednego mieszkańca tego miasta wynosi on 233. Tak wysoki poziom wymiany pasażerskiej wynika z faktu, że Sopot liczy jedynie ok. 35 tys. mieszkańców, a w ciągu 2021 r. ze stacji pasażerskich zlokalizowanych w tym mieście skorzystało 8,2 mln podróżnych, głównie turystów. Największy udział w wymianie pasażerskiej w Sopocie odnotowały pociągi przewoźników regionalnych. Udział pasażerów przewoźnika dalekobieżnego PKP Intercity wyniósł ok. 7,3%.

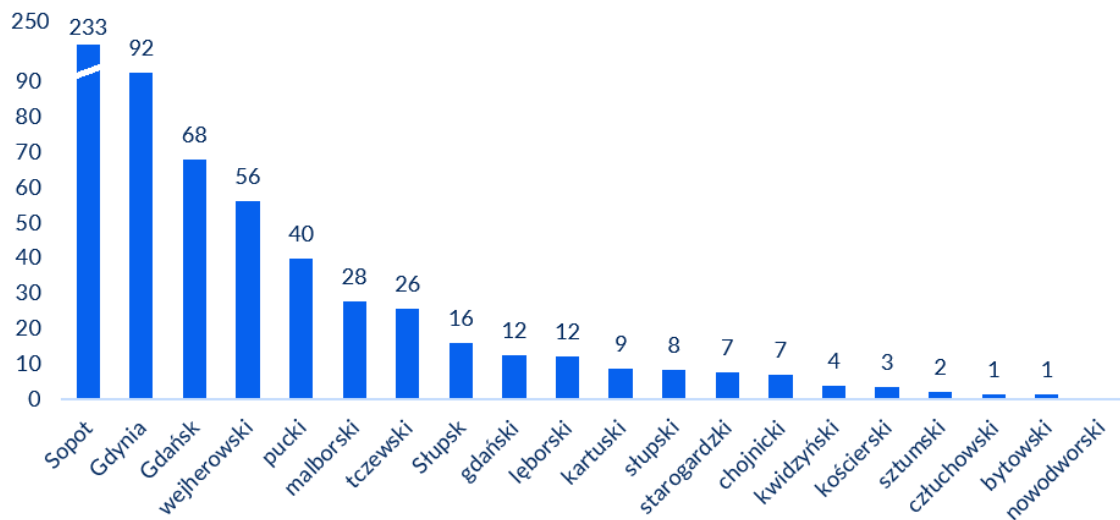
W Sopocie zlokalizowane są 3 stacje (Sopot, Sopot Kamienny Potok i Sopot Wyciągi), przy czym największy ruch odbywa się na stacji Sopot, z której dziennie korzysta z pociągów wsiadając i wysiadając ponad 15 tys. osób. Na stacji tej pociągi zatrzymują się średnio 362 razy dziennie, a na pozostałych stacjach średnio 191 razy w ciągu doby.

**Rys. 31. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa pomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**

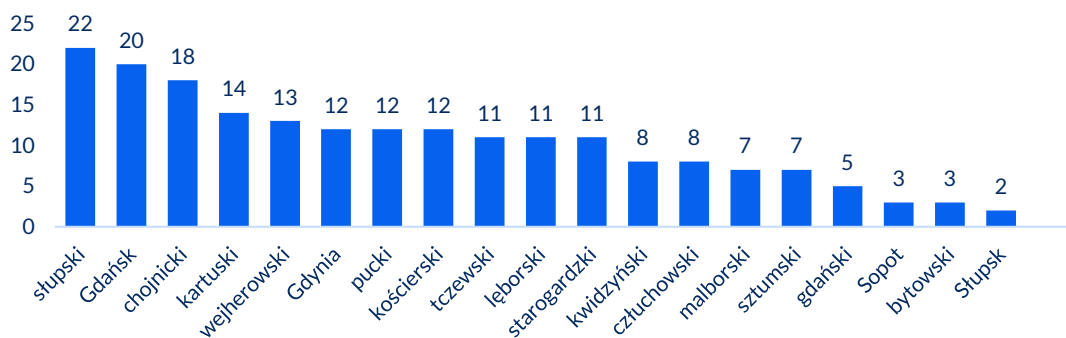


Drugim pod względem wielkości wymiany pasażerskiej powiatem w województwie pomorskim z największą wymianą pasażerską była Gdynia (miasto na prawach powiatu). Na terenie Gdyni znajduje się 12 stacji, z czego 11 w 2021 r. było czynnych, gdyż stacja Gdynia Wielki Kack po uruchomieniu stacji Gdynia Karwiny przestała funkcjonować. Na stacji Gdynia Główna, największej stacji w mieście, w ciągu doby średnio zatrzymuje się 448 pociągów. W przypadku Gdyni, podobnie jak w Sopocie, pociągi regionalne odpowiadały za blisko 93% wymiany pasażerskiej, a liczba pasażerów pociągów PKP Intercity w całym 2021 r. wyniosła 1,6 mln.

**Rys. 32. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa pomorskiego w 2021 r.**



**Rys. 33. Liczba stacji w danym powiecie województwa pomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska**



Najniższe wskaźniki wymiany pasażerskiej na terenie województwa pomorskiego odnotowano w przypadku powiatu bytowskiego, człuchowskiego oraz sztumskiego.

W powiecie bytowskim wszystkie trzy stacje znajdują się na terenie gminy Miastko. Pociągi zatrzymywały się na głównej stacji tej gminy (stacja Miastko) średnio 10 razy na dobę, a łączna dobowo wymiana na wszystkich stacjach tej gminy, a zarazem powiatu wynosiła 262 osoby. Wszystkie trzy stacje (Kawcze, Miastko, Słosinko) znajdują się na linii 405 (Piła Główna – Ustka), która przechodziła w ostatnich latach modernizację. Na terenie powiatu bytowskiego znajduje się jeszcze jedna linia kolejowa – jest to linia 212 (Bytów – Korzybie), jednak nie jest ona obecnie eksploatowana i nie ma połączenia z linią 405. Miasto Bytów jest obok Nowego Dworu Gdańskiego jedynym miastem powiatowym bez dostępu kolei, zaś sama stacja Miastko jest oddalona o ponad 40 km od Bytowa.



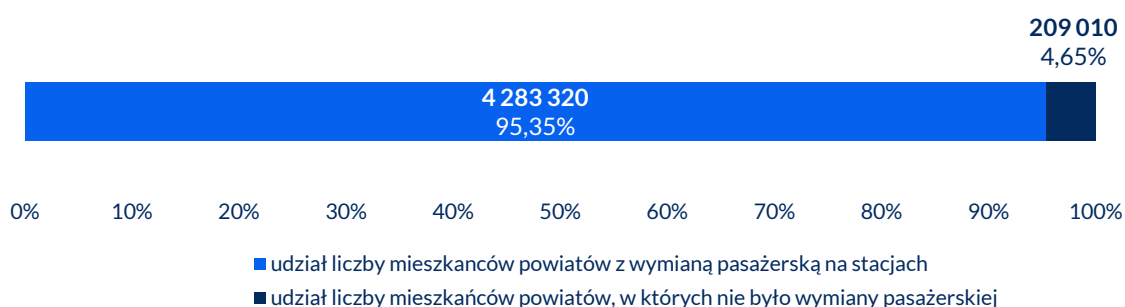
## Województwo śląskie

Pomimo że transport kolejowy na terenie województwa śląskiego miał zawsze bardzo duże znaczenie, to 4,7% mieszkańców (209 tys.) nie posiada na terenie swojego województwa dostępu do czynnych stacji kolejowych. Wynika to z braku kolei w trzech dużych ośrodkach miejskich – Jastrzębiu-Zdroju, Piekarach Śląskich oraz Siemianowicach Śląskich.

Te trzy miasta na prawach powiatu są jedynymi bez dostępu do transportu kolejowego w województwie śląskim. W stosunkowo niewielkiej odległości od każdego z nich, ale na terenie innych powiatów, znajdują się stacje kolejowe, dlatego dobrym rozwiązaniem byłoby stworzenie szybkich linii autobusowych łączących dane miasto z głównym dworcem kolejowym w innym mieście – Piekary Śląskie z Bytomiem, Jastrzębie-Zdrój z Wodzisławiem Śląskim i Rybnikiem, a Siemianowice Śląskie np. z Będzinem i Sosnowcem.

- Jastrzębie-Zdrój to 90-tys. miasto, które od 2001 r. nie ma dostępu do kolei, jednak jest szansa, że w przyszłości się to zmieni. Zarządca infrastruktury kolejowej i Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego podpisały umowę na realizację projektu mającego na celu budowę połączenia kolejowego Jastrzębia-Zdroju z Katowicami<sup>28</sup>.
- Piekary Śląskie są miastem, w którym układ linii kolejowych projektowany był do wykorzystania w przemyśle wydobywczym, nie do przewozu osób. Istnieje tam jedynie częściowo infrastruktura na linii 145, a także na liniach kopalnianych 716 oraz 887, lecz pomimo tego od 1976 r. miasto to pozostaje bez pasażerskich połączeń kolejowych. W tym wypadku również rozważana jest możliwość uruchomienia pasażerskich połączeń kolejowych na linii 887, która znajduje się bliżej centrum miasta niż główna linia 145<sup>29</sup>.
- Od 1968 r. Siemianowice Śląskie są miastem bez kolei. W przeszłości wielokrotnie próbowano realizować projekty przywrócenia kolei do Siemianowic Śląskich, jednakże były to projekty modernizacji linii biegnących przez to miasto, nieprzewidujące stworzenia punktu zatrzymań pociągów. Poprawa połączeń autobusowych mogłaby być pewnym rozwiązaniem transportu zbiorowego w tym mieście.

**Rys. 34. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa śląskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę pasażerską w 2021 r.**



Najwyższy poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej w województwie śląskim odnotowano na terenie Katowic (miasto na prawach powiatu) i wyniósł on 44. Udział stacji Katowice stanowił 87,3% wymiany

<sup>28</sup> Umowa realizowana z Rządowego Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.

<sup>29</sup> <https://nettg.pl/gornictwo/183637/przez-kopalnie-piekary-na-lotnisko-w-pyrzowicach>

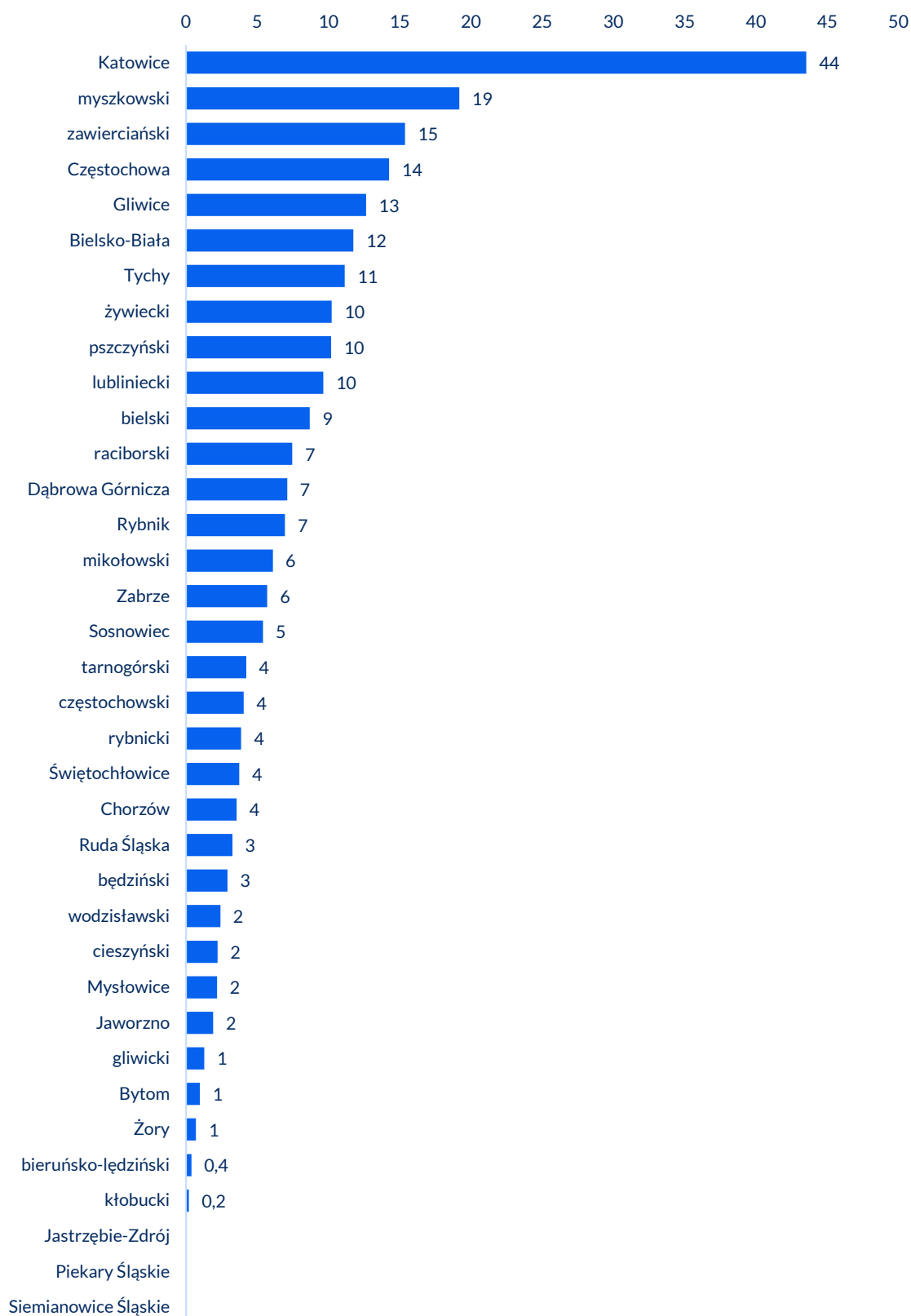
pasażerskiej na terenie miasta. Z tej wielkości niecałe 16% stanowili pasażerowie przewoźnika PKP Intercity, którego pociągi na tej stacji zatrzymały się w 2021 r. ponad 32,6 tys. razy. Przez Katowice przebiegają linie kolejowe: 1, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 656, 713, 864.

Drugim pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej powiatem w województwie śląskim był powiat myszkowski, w którym znajduje się 7 stacji w dwóch gminach – Myszków (4 stacje) oraz Poraj (3 stacje). W powiecie myszkowskim, liczącym 70,5 tys. mieszkańców, pociągi na stacjach zatrzymywały się średnio od ponad 40 do 62 razy na dobę (dla stacji Myszków).

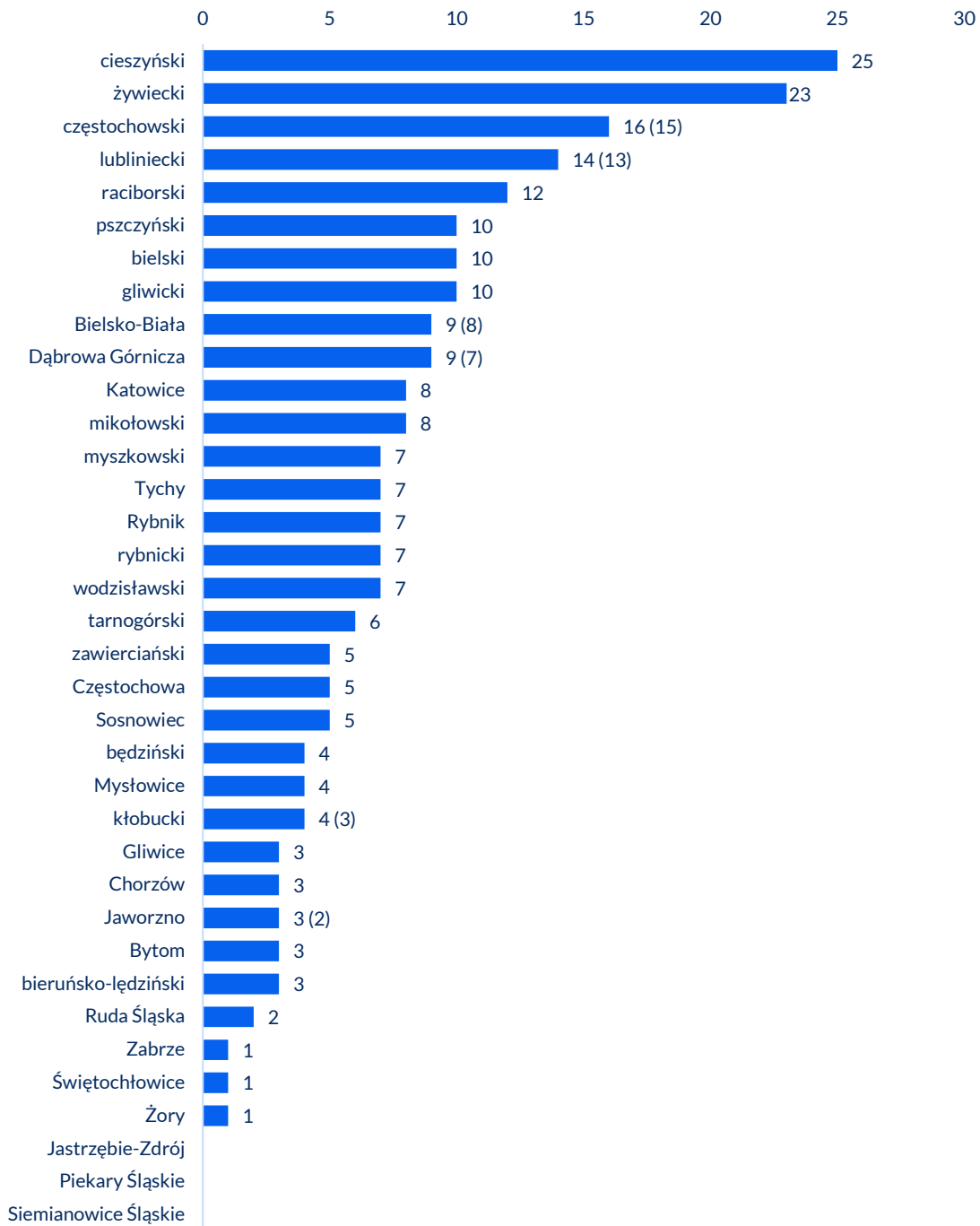
Najniższy wskaźnik wymiany pasażerskiej na stacjach odnotowano w powiatach kłobuckim, bieruńsko-lędzińskim oraz w miastach na prawach powiatów: Żory oraz Bytom. Poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej w tych powiatach nie przekraczał 1, co może świadczyć o braku atrakcyjnej oferty kolei w tych regionach.

- W powiecie kłobuckim ruch odbywał się po linii 181. Marginalną wymianę wykazano dla stacji Wręczyca znajdującej się na linii 131. Pasażerowie zostali przypisani do tej stacji przez systemy sprzedażowe przewoźników, niezależnie od tego, że w rzeczywistości pociągi nie zatrzymywały się w tym miejscu. W powiecie kłobuckim uruchamiane były przede wszystkim pociągi o znaczeniu regionalnym, ale w 2021 r. na stacji Krzepice zatrzymywały się również pociągi kategorii TLK przewoźnika PKP Intercity.
- Na obszarze powiatu bieruńsko-lędzińskiego linią kolejową, na której znajdują się stacje, jest linia 138 (Oświęcim – Katowice). Pomimo że pociągi zatrzymywały się tam średnio 24 razy na dobę, to wielkość wymiany pasażerskiej nie przekraczała 61 wsiadających/wysiadających w ciągu całej doby. Wskaźnik wymiany w tym wypadku wyniósł niecałe 0,4 na mieszkańca.
- W Żorach zlokalizowana jest tylko jedna stacja kolejowa, która znajduje się w stolicy powiatu. Na stacji Żory w ciągu doby zatrzymuje się 13 pociągów. Pasażerowie przewoźnika dalekobieżnego odpowiadali za 60% wymiany pasażerskiej w tym mieście. Lokalizacja stacji sprzyja wprowadzaniu rozwiązań w zakresie ruchu dalekobieżnego i towarowego.
- W Bytomiu, mieście liczącym 163 tys. mieszkańców, wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca kształtuje się na poziomie 0,96. Oznacza to, że przeciętny mieszkaniec tak dużego ośrodka korzysta ze stacji na jego terenie mniej 1 raz w ciągu roku. Dobowa wymiana pasażerska dla stacji Bytom wynosi blisko 420 osób, a pociągi zatrzymują się na tej stacji średnio ponad 30 razy w ciągu doby. Oznacza to, że na jeden pociąg przypada niecałe 14 osób wsiadających i wysiadających, co jest wartością stosunkowo niską. Należy mieć na uwadze, że prowadzone prace modernizacyjne znacząco wpływają na jakość połączeń, więc istnieje szansa, że po zakończeniu tych prac sytuacja ulegnie poprawie. Bytom ma potencjał do zwiększenia udziału publicznego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych i budowę węzłów przesiadkowych, poprawiających funkcjonalność oraz wzmacniających integrację pomiędzy transportem kolejowym a autobusowym.

Rys. 35. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa śląskiego w 2021 r.



**Rys. 36. Liczba stacji w danym powiecie województwa śląskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***

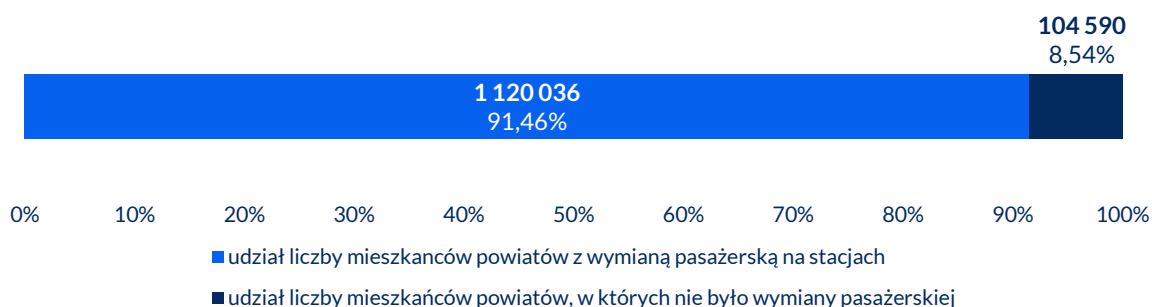


\*\*W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

## Województwo świętokrzyskie

Ponad 8,5% mieszkańców województwa świętokrzyskiego (niecałe 105 tys. mieszkańców) nie posiada dostępu do stacji kolejowej na terenie zamieszkiwanego przez siebie powiatu. Poza powiatem skarżyskim i jędrzejowskim wskaźnik wymiany pasażerskiej nie przekraczał 10.

**Rys. 37. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa świętokrzyskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



Powiatami, w których mieszkańcy nie mieli kolei, były powiaty staszowski, kazimierski.

- W powiecie staszowskim zlokalizowanych jest kilka stacji pasażerskich, przez które ruch pasażerski nie jest prowadzony. Kolej wykorzystuje istniejącą infrastrukturę linii 70 oraz 75 jedynie do przewozów towarowych. Na terenie powiatu znajdują się dwie dość liczne gminy – Staszów oraz Połaniec – z dostępem do infrastruktury kolejowej. Również w gminie Rytwiany istniałaby możliwość zatrzymywania się pociągów, obecnie jednak nie są podejmowane działania, których celem byłoby przywrócenie kolei na tym obszarze.
- W powiecie kazimierskim, o najmniejszej liczbie ludności w województwie, zlokalizowana była wyłącznie infrastruktura kolei wąskotorowych.

W powiecie opatowskim poziom wymiany pasażerskiej charakteryzował się wartością bliską zeru, co wynikało z uruchomienia pojedynczych pociągów POLREGIO w okresie maj-wrzesień 2021 r. do stacji Jakubowice. Na terenie powiatu opatowskiego znajdują się również inne stacje, na których brak jest ruchu pasażerskiego.

Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej – 16,7 na jednego mieszkańca powiatu – odnotowano w powiecie skarżyskim. W 2021 r. w tym powiecie było 13 stacji, na których pociągi się zatrzymywały. Blisko 76% wymiany pasażerskiej w powiecie skarżyskim miało miejsce na stacji Skarżysko-Kamienna, gdzie pociągi zatrzymywały się 88 razy na dobę. Drugą stacją pod względem liczby zatrzymań pociągów była stacja Suchedniów z wynikiem 54 zatrzymań pociągów pasażerskich na dobę. Na terenie powiatu skarżyskiego znajdują się ważne linie kolejowe – linia 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny) i 25 (Łódź Kaliska – Dębica). Stacja Skarżysko-Kamienna jest obsługiwana m.in. przez przewoźnika Koleje Mazowieckie, którego pociągi zapewniają mieszkańcom tego regionu skomunikowanie z Warszawą. Skarżysko-Kamienna to także ważna stacja węzłowa w ruchu towarowym, nie tylko w obszarze regionalnym, ale całej Polski.

Drugim pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej powiatem był powiat jędrzejowski. Największą wymianę pasażerską odnotowano na stacjach Jędrzejów, Klimontów i Sędziszów (łącznie 87,5% wymiany pasażerskiej w tym powiecie). Podróżni na stacjach Klimontów i Sędziszów byli obsługiwani przez przewoźników POLREGIO i Koleje Małopolskie. Na stacjach Jędrzejów i Sędziszów zatrzymywały się również pociągi PKP Intercity. W powiecie jędrzejowskim pociągi najczęściej zatrzymywały się na stacji Sędziszów – 57 razy w ciągu doby, najrzadziej zaś na stacji

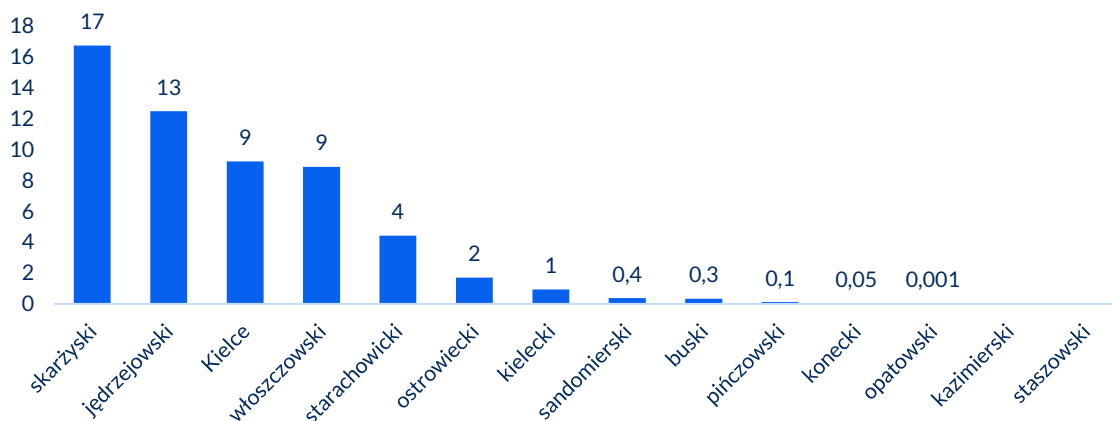


Małogoszcz – 19 razy w ciągu doby. Stacja Małogoszcz jako jedyna w powiecie znajduje się na linii 61 Kielce – Fosowskie, pozostałe stacje znajdują się na linii 8.

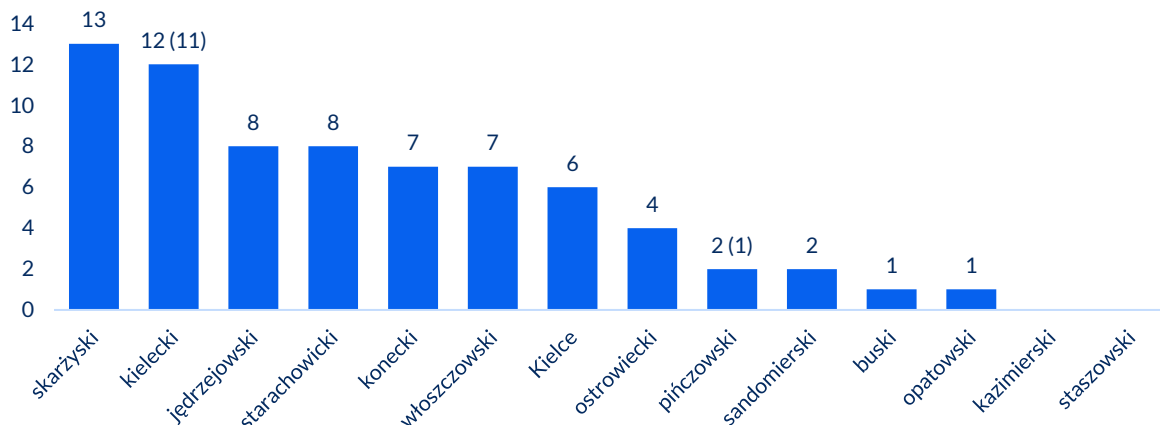
W powiecie kieleckim pociągi zatrzymywały się na 11 stacjach, lecz wartość wskaźnika wymiany pasażerskiej w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu była mniejsza niż 1 (wymiana pasażerska była wykazana co prawda dla 12 stacji, ale w przypadku stacji Nida przypisanie to było wynikiem błędu systemu sprzedażowego). Podróżni na wszystkich stacjach w powiecie kieleckim obsługiwani byli przez pociągi przewoźnika POLREGIO. Na stacjach Tumlin i Zagnańsk pociągi zatrzymywały się ponad 31 razy na dobę.

Drugim powiatem w województwie kieleckim, w którym istnieje stosunkowo duża liczba stacji, na których zatrzymują się pociągi, a wymiana pasażerska utrzymuje się na niskim poziomie, jest powiat konecki. Wynika to z faktu, że relacje do 7 stacji znajdujących się na terenie tego powiatu uruchomiono dopiero w grudniu 2021 r.

**Rys. 38. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa świętokrzyskiego w 2021 r.**



**Rys. 39. Liczba stacji w danym powiecie województwa świętokrzyskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***

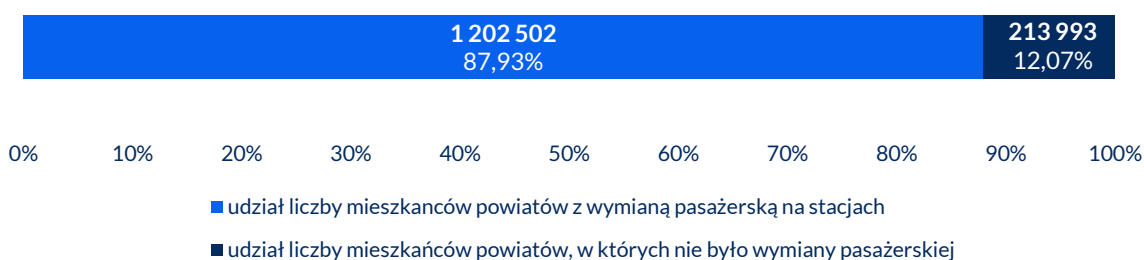


\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

## Województwo warmińsko-mazurskie

W województwie warmińsko-mazurskim mieszkańcy powiatów gołdapskiego, węgorzewskiego, mrągowskiego, lidzbarskiego, braniewskiego i oleckiego nie mieli na swoim terenie dostępu do transportu kolejowego w 2021 r. Powiaty te zamieszkuje blisko 214 tys. osób (12,1% populacji województwa). Udział liczby mieszkańców powiatów z wymianą pasażerską na stacjach w województwie warmińsko-mazurskim wynosił 87,9%. W przypadku trzech powiatów wskaźnik wymiany na mieszkańca był najwyższy i przekraczał 10. Były to: miasto na prawach powiatu Olsztyn oraz powiaty iławski i działdowski.

**Rys. 40. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa warmińsko-mazurskim z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. – bez uwzględnienia stacji, do których pasażerowie zostali przypisani w wyniku błędu systemu sprzedaży**



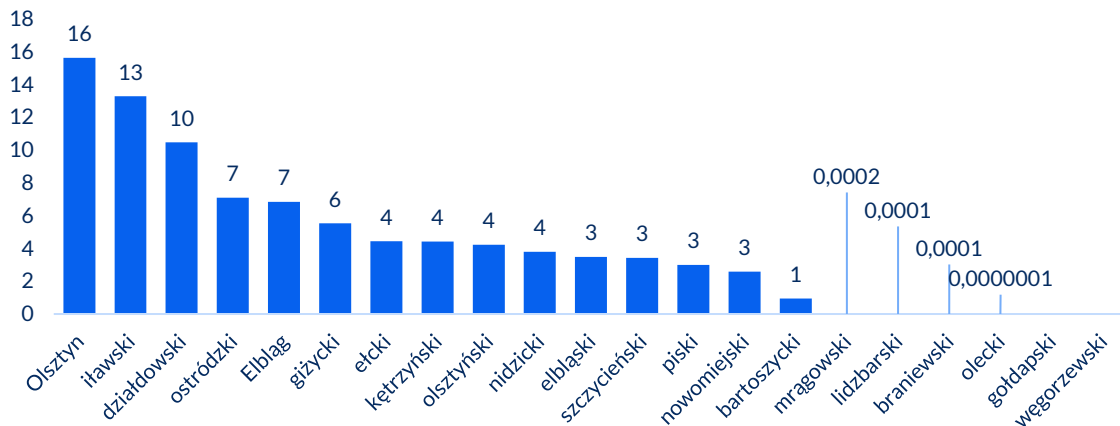
- Powiat braniewski posiada infrastrukturę kolejową związaną z liniami 204 (Malbork – Braniewo), 217 (Wielkie Wierzno – Braniewo) oraz 221 (Olsztyn Gutkowo – Braniewo). Zarządca infrastruktury PKP PLK w ostatnich latach przeprowadzał prace na tej infrastrukturze, które mogą w przyszłości pozwolić na ewentualny rozwój oferty pasażerskiej w tym regionie.
- Powiat gołdapski obecnie nie posiada infrastruktury kolejowej, dlatego szanse rozwoju kolei w tym regionie są na chwilę obecną znikome.
- W powiecie lidzbarskim istnieje infrastruktura kolejowa linii 221 oraz teoretycznie cztery punkty zatrzymań pociągów, jednakże w 2021 r. nie były one wykorzystywane (brak uruchamianych połączeń kolejowych). Mimo to istnieją projekty przywrócenia pociągów w tym obszarze.
- W przypadku powiatu mrągowskiego. istnieją jednak szanse na wykorzystanie innych programów niż Kolej Plus na przywrócenie kolei w tym regionie, jednakże w najbliższej perspektywie czasowej brak jest programów przywracających kolej w tym regionie,
- Powiat olecki był brany pod uwagę w przypadku rozwoju projektu Rail Baltica, jednak obecnie nie są realizowane działania w zakresie udostępnienia kolei podróżnym.
- W przypadku powiatu węgorzewskiego szansą dla kolei jest przywrócenie do funkcjonowania połączeń i poprawy infrastruktury linii 259 Węgorzewo-Kętrzyn.

Na terenie Olsztyna (miasta na prawach powiatu) odnotowano najwyższy poziom wskaźnika wymiany pasażerskiej – 16 podróży kończących się lub rozpoczynających na olsztyńskich stacjach na jednego mieszkańca miasta. Pociągi zatrzymywały się w Olsztynie na 8 stacjach, a na stacjach Olsztyn Główny oraz Olsztyn Zachodni pociągi zatrzymywały się odpowiednio 101 oraz 75 razy na dobę. Wymiana pasażerska na stacji Olsztyn Główny stanowiła 86,2%, a na stacji Olsztyn Zachodni 12% całkowitej wymiany pasażerskiej w mieście. Kolej w Olsztynie nie spełnia roli komunikacji miejskiej, lecz w ostatnich latach podejmowane są inicjatywy mające na celu zmianę tej sytuacji. Stąd też tworzenie nowych przystanków w obrębie miasta, takich jak Olsztyn Redykajny, Olsztyn Likusy, Olsztyn Jezioro Ukiel. Pociągi zatrzymywały się na tych stacjach od czerwca 2021 r.

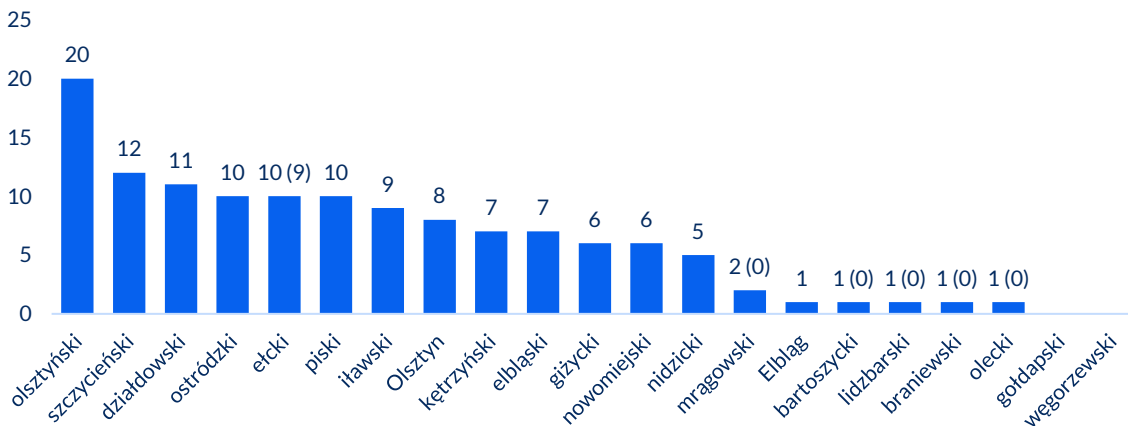
Kolejnymi powiatami z najwyższym wskaźnikiem wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu były powiat iławski (13) oraz powiat działowski (10). W przypadku tych dwóch powiatów pasażerowie mogą korzystać z pociągów trzech przewoźników: PKP Intercity, POLREGIO oraz kursujących w okresie letnim Kolei Mazowieckich (pociąg Słoneczny).

W powiecie iławskim kolej dostępna była na 9 stacjach, przy czym kluczową rolę odgrywała stacja Iława Główna z 90 zatrzymaniami oraz 2813 osobami wsiadającymi/wysiadającymi na dobę.

**Rys. 41. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa warmińsko-mazurskiego w 2021 r.<sup>30</sup>**



**Rys. 42. Liczba stacji w danym powiecie województwa warmińsko-mazurskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\***



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

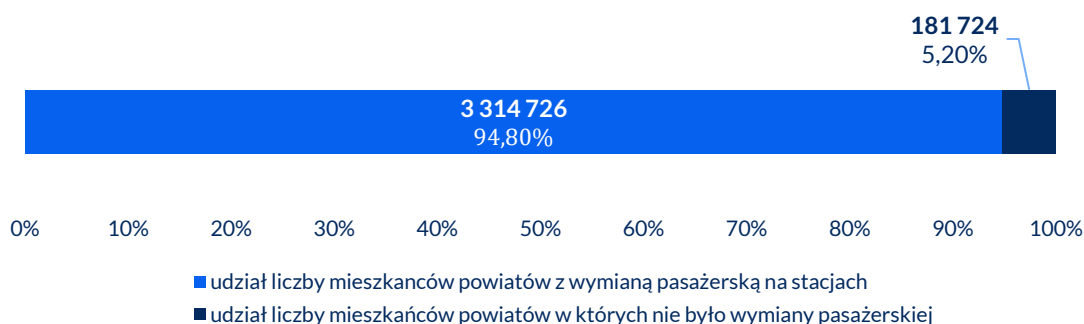
W powiecie olsztyńskim pasażerowie korzystali z 20 stacji, a w szczywieńskim z 12 stacji pasażerskich, jednak wskaźnik wymiany pasażerskiej wynosił odpowiednio 4,2 i 3,4 na mieszkańca powiatu. Na stacjach pierwszego z tych powiatów pociągi zatrzymują się w przypadku większości stacji kilkanaście razy na dobę, ale ich kursowanie może nie być właściwie dostosowane do potrzeb podróżnych oraz połączeń pociągów regionalnych z dalekobieżnymi. Dodatkowo przez kilka lat na linii 219 istniało wiele utrudnień w funkcjonowaniu kolei. W przypadku zaś powiatu szczywieńskiego jednym z problemów może być niska częstotliwość kursowania pociągów.

<sup>30</sup> Wyniki dla powiatów mrągowskiego, lidzbarskiego, braniewskiego, i oleckiego wynikały z przypisania przez przewoźników marginalnej liczby pasażerów do stacji na których nie zatrzymywały się pociągi w 2021 r.

## Województwo wielkopolskie

W województwie wielkopolskim ponad 145 tys. mieszkańców nie posiada dostępu do stacji na terenie powiatu, w którym mieszkają (5,2% populacji całego województwa). Są to mieszkańcy powiatów śremskiego oraz tureckiego.

**Rys. 43. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa wielkopolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. (bez uwzględnienia marginalnej wymiany powiatu międzychodzkiego)**



Przez teren powiatu śremskiego przebiega linia 369 Mieszków – Śrem, jednakże w 2021 r. nie odbywał się na tej linii ruch pasażerski. Istnieje szansa, że 21 km torów linii kolejowej 369 między Śremem a Czempinem zostanie oddane do użytku, co pozwoli na rozwój kolei w tym regionie.

Drugim powiatem, w którym brak było wymiany pasażerskiej, był powiat turecki. W tym przypadku szansą na rozwój kolei jest złożenie przez władze samorządowe wniosku do PKP PLK dla projektu „Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin” w ramach „Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku”<sup>31</sup>. Warto zaznaczyć, że linia kolejowa w tym wypadku może pozwolić na późniejsze uruchomienia połączeń także do większych miast z tego liczącego blisko 84 tys. mieszkańców powiatu.

W powiecie międzychodzkiem brak było usług przewozowych. Szansą na ponowne przywrócenie kolei jest odbudowa linii kolejowej 368 (Międzychód – Szamotuły)<sup>32</sup>

Najwyższy wskaźnik wymiany pasażerskiej miał miejsce w przypadku miasta Poznania (miasta na prawach powiatu), który wyniósł 31 na przeciętnego mieszkańca. W Poznaniu przewoźnik PKP Intercity generuje około 25% wymiany pasażerskiej. W ostatnich latach silnie rozwijana była koncepcja Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, która oprócz zwiększenia wykorzystania kolei w samym Poznaniu miała na celu poprawę wskaźników wykorzystania kolei w sąsiadujących wokół linii poznańskiego węzła kolejowego gminach.

W przypadku Poznania jedna ze stacji została przypisana do powiatu poznańskiego. Umieszczenie administracyjne tej stacji jest ciekawe, gdyż znajduje się ona częściowo na terenie miasta, a częściowo powiatu poznańskiego. Tą stacją jest Junikowo. Najważniejszą stacją w Poznaniu jest Poznań Główny – odbywa się tam prawie 90% wymiany pasażerskiej w mieście. Stacja ta stanowi więc kluczowy kierunek osób docierających do Poznania z sąsiednich gmin, zaś dla samych mieszkańców Poznania stanowi uzupełnienie oferty komunikacyjnej.

Pośród 35 powiatów zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego 12 miało wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca o poziomie wyższym niż 10. Dogodna lokalizacja gmin leżących

<sup>31</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>

<sup>32</sup> <https://miedzychod.naszemiasto.pl/powiat-miedzychodzki-linia-kolejowa-nr-368-miedzychod/ar/c1-8693737>

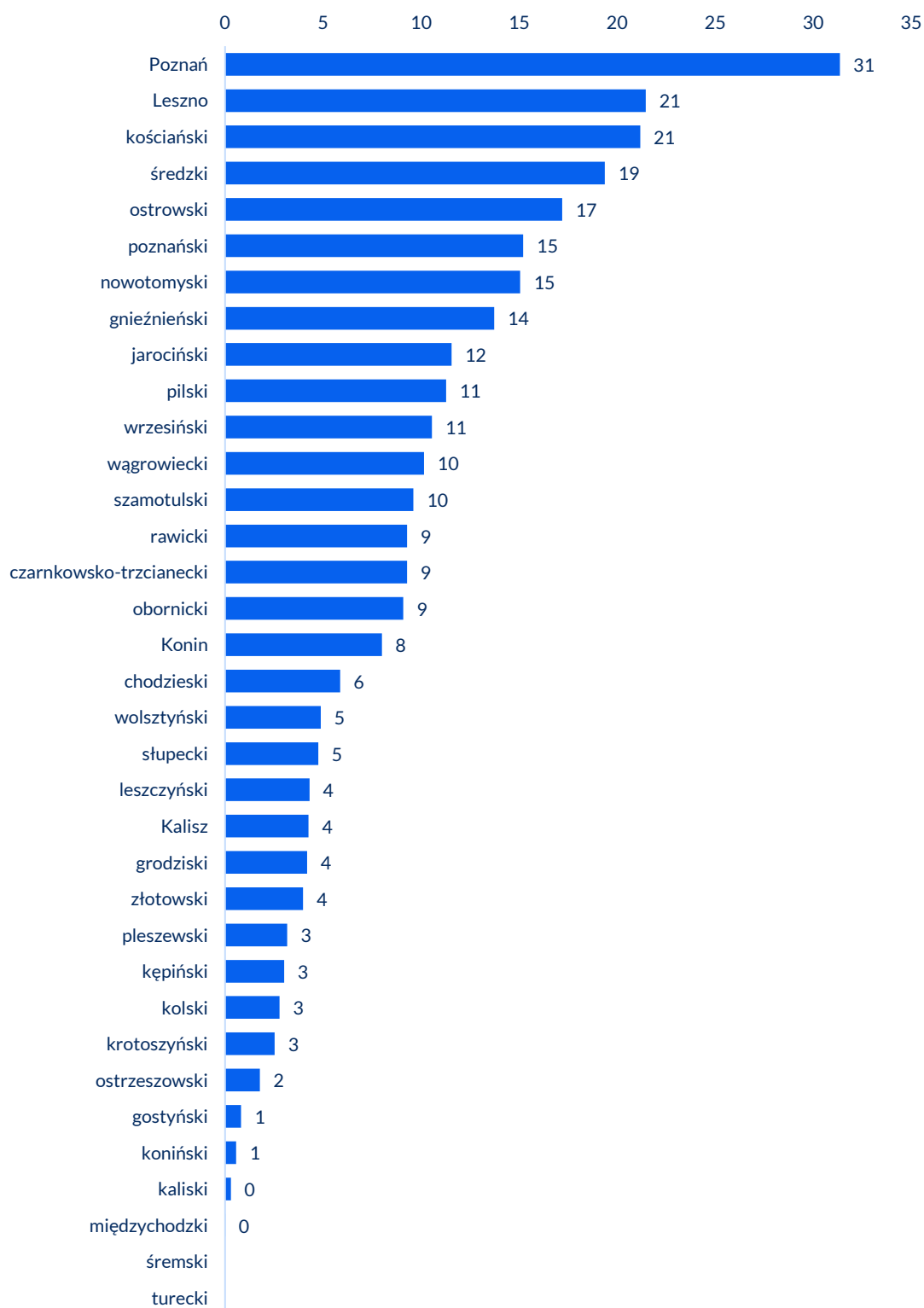
w zasięgu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej pozwala pasażerom na lepsze wykorzystanie kolei na co dzień.

Najniższym wskaźnikiem wymiany pasażerskiej na mieszkańca charakteryzują się powiaty międzychodzki, kaliski oraz koniński.

- Wymianę pasażerską w powiecie kaliskim generowały dwie stacje – Radliczyce oraz Opatówek. Średnia wielkość wskaźnika wymiany pasażerskiej na jednego mieszkańca wynosi tylko 0,3, mimo tego, że pociągi zatrzymywały się na tych stacjach 14 razy dziennie, zaś funkcjonujące połączenia łączą te miejscowości z Łodzią, Poznaniem czy Sieradzem. Zwiększenie poziomu wykorzystania kolei pasażerskich w tym zakresie mogą przynieść inwestycje, które zostały zaplanowane w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego i dzięki budowie linii kolejowej 85 (Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań), ujętej w studium techniczno-eksploatacyjnym dla jednej ze szprych projektu CPK
- Trzecim powiatem o najniższym wskaźniku wykorzystania kolei był powiat koniński ze wskaźnikiem 0,82. Na terenie powiatu konińskiego znajdują się cztery stacje, do których przypisano pasażerów, jednakże w rzeczywistości funkcjonują tylko trzy stacje kolejowe (Kawnice, Kramsk, Spławie), zaś stacja Zaryń jest stacją techniczną na magistrali węglowej, a przypisanie pasażerów do tej stacji było błędem systemu przewoźnika. Średnio na pozostałych stacjach pociągi zatrzymywały się od 24 dla stacji Kramsk do 29 razy dla stacji Kawnice oraz Spławie.

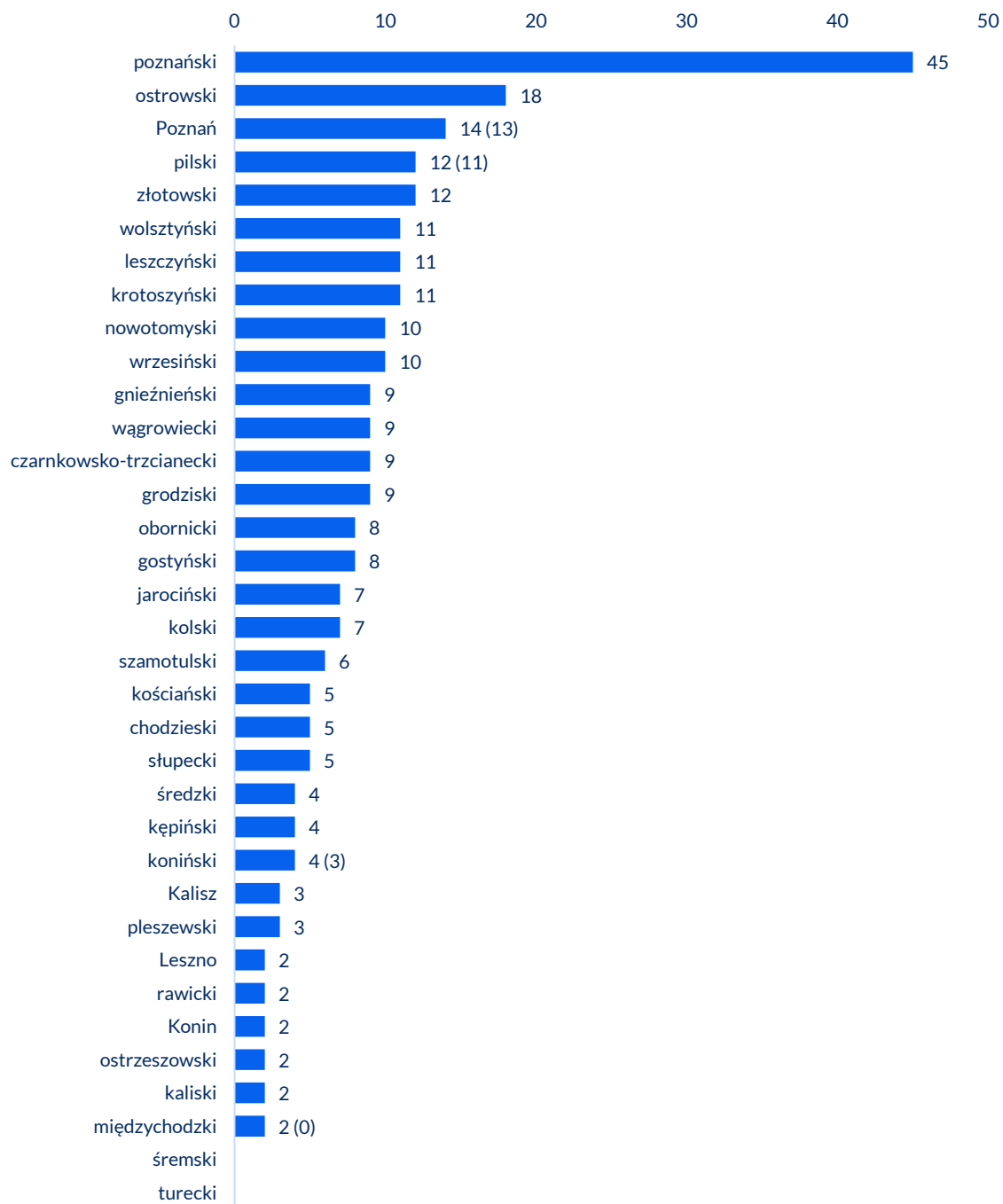
Największa liczba stacji znajduje się na terenie powiatu poznańskiego – łącznie 45 w 15 gminach tego powiatu. Ze stacji kolejowych w powiecie poznańskim najwięcej pasażerów zostało przypisanych do stacji Mosina – było to ok. 2,1 tys. pasażerów. Drugim pod względem liczby stacji powiatem województwa wielkopolskiego był powiat ostrowski, na terenie którego zlokalizowanych było 18 stacji. W mieście na prawach powiatu Lesznie znajdowały się dwie stacje, z czego na stacji Leszno pociągi zatrzymywały się 112 razy, a na stacji Leszno Grzybowski 10 razy w ciągu doby.

Rys. 44. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa wielkopolskiego w 2021 r.





Rys. 45. Liczba stacji w danym powiecie województwa wielkopolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\*.



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

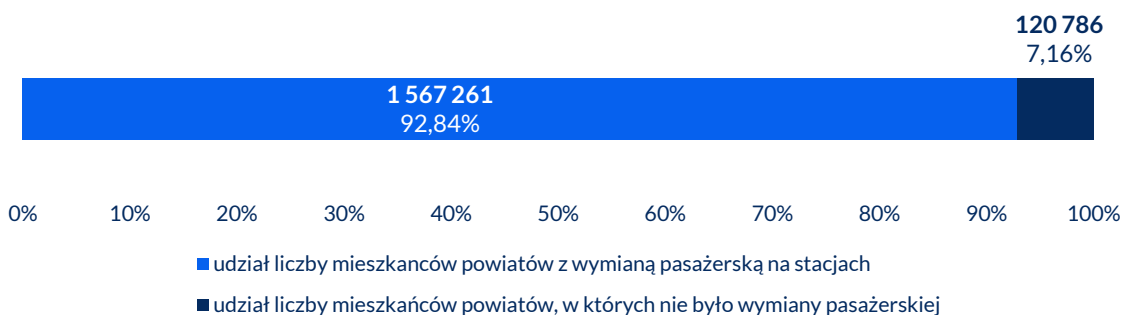
## Województwo zachodniopomorskie

W województwie zachodniopomorskim bez dostępu do stacji pasażerskich pozostawało blisko 121 tys. mieszkańców powiatów polickiego oraz pyrzyckiego (stanowili oni 7,16% populacji województwa).

Przez obszar powiatu polickiego przebiegają linie kolejowe 406, 408 i 431, a po pierwszych dwóch mógłby być prowadzony ruch pasażerski. Projekt budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej zakłada stworzenie nowych połączeń kolejowych z uwzględnieniem stacji zlokalizowanych w powiecie polickim.

W powiecie pyrzyckim istnieje infrastruktura kolejowa na liniach 411 (Stargard – Pyrzyce), oraz 422 (Pyrzyce – Głazów), jednak przewozy pasażerskie nie są tam realizowane. Pociągi pasażerskie nie docierają do Pyrzyc od 2004 r. Obecnie są podejmowane lokalne próby przywrócenia przejezdności odcinków i rozwoju infrastruktury w ramach wybranych programów kolejowych.

**Rys. 46. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa zachodniopomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.**



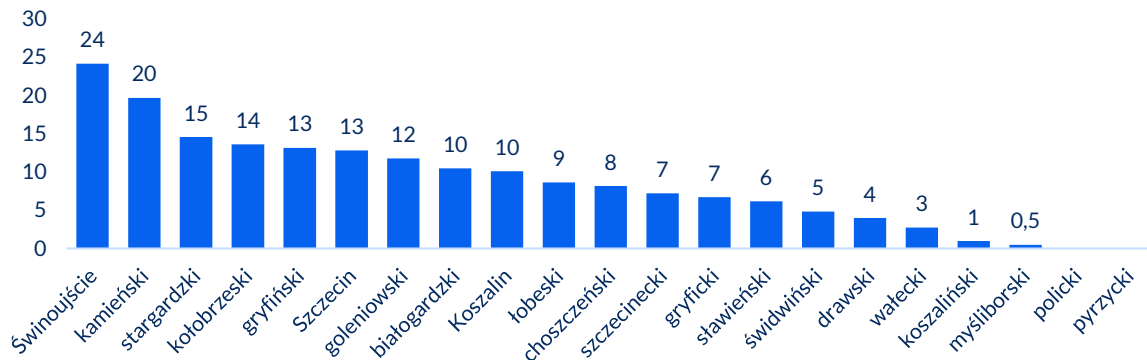
Największą wymianę pasażerską na mieszkańca powiatu odnotowano w Świnoujściu, będącym miastem na prawach powiatu – wysokość wskaźnika wyniosła 24. W dużym stopniu na wysokość tego wskaźnika wpływ ma stacja Świnoujście Centrum UBB, która jest obsługiwana przez UBB Polska. Na drugim miejscu ze wskaźnikiem na poziomie 20 był powiat kamieński.

W przypadku 9 powiatów z województwa zachodniopomorskiego wskaźnik przeciętnego wykorzystania kolei na mieszkańca kształtował się na poziomie przynajmniej 10. Najniższym wskaźnikiem wymiany pasażerskiej charakteryzowały się powiaty myśliborski, koszaliński oraz watecki.

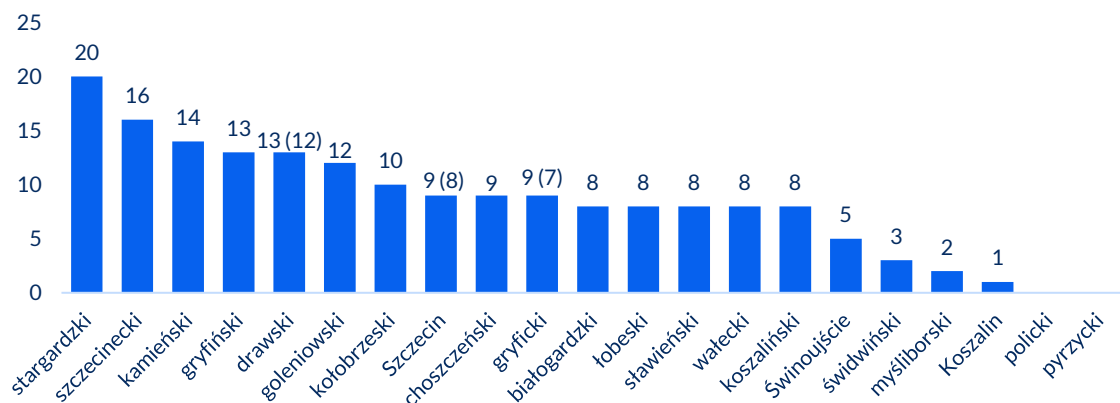
- W powiecie myśliborskim funkcjonują dwie stacje: Boleszkowice oraz Namyslin, na których średnio zatrzymuje się w ciągu doby 13 pociągów. Pomimo funkcjonujących połączeń kolei pasażerskich, wskaźnik wykorzystania kolei kształtuje się na niskim poziomie – 0,5 przejazdu na jednego mieszkańca na rok. Problem wykluczenia komunikacyjnego tego regionu pojawia się w publikacjach, co wskazuje, że faktycznie jest on zjawiskiem dostrzeganym również przez władze powiatu.
- Powiat koszaliński charakteryzował się wskaźnikiem wymiany pasażerskiej na poziomie 1 na mieszkańca powiatu. W powiecie tym istnieje 8 stacji w 4 gminach, a częstotliwość zatrzymywania się pociągów kształtuje się na poziomie kilku, kilkunastu razy na dobę. Oprócz tego, w powiecie koszalińskim funkcjonuje m.in. Koszalińska Kolej Wąskotorowa.
- Trzecim powiatem z najniższym poziomem wskaźnika wykorzystania kolei był powiat watecki i wynosił 2,7 na mieszkańca powiatu. W obszarze powiatu wateckiego znajduje się 8 stacji w gminach Wątlcz i Tuczo na linii kolejowej 403. Główną stacją tego powiatu jest stacja Wątlcz,

na której obok pociągów POLREGIO funkcjonowały także połączenia realizowane przez PKP Intercity. Drugą stacją w tym powiecie, na której istniała możliwość skorzystania z usług PKP Intercity, była stacja Tuczno Krajeńskie. Co ważne, w ten sposób istniało bezpośrednie połączenie m. in. z Bydgoszczą, Warszawą czy Lublinem.

**Rys. 47. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa zachodniopomorskiego w 2021 r.**



**Rys. 48. Liczba stacji w danym powiecie województwa zachodniopomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska\*.**



\* W przypadku gdy podana jest liczba w nawiasie, oznacza ona liczbę stacji na których rzeczywiście zatrzymywały się pociągi. Wyższa liczba stacji z wymianą pasażerską wynika z uruchamiania Zastępczej Komunikacji Autobusowej bądź omyłkowego przypisania w systemie sprzedaży biletów.

Największa liczba funkcjonujących stacji w województwie zachodniopomorskim znajduje się na terenie powiatu stargardzkiego. 20 stacji, na których wykazano wymianę pasażerską, to głównie stacje o znaczeniu lokalnym, jedynie na stacji Chociwel oraz Stargard zatrzymywały się również pociągi PKP Intercity. Co ważne w wypadku powiatu stargardzkiego także wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca jest jednym z najwyższych w tym województwie.

Drugim powiatem z największą liczbą stacji był powiat szczecinecki z 16 stacjami, dla których odnotowano wymianę pasażerską. W powiecie tym dominującą rolę odgrywa stacja Szczecinek położona na przecięciu linii kolejowej 210 (Chojnice – Runowo Pomorskie), linii 405 (Ustka – Piła) i na początku linii kolejowej 404, łączącej Szczecinek z Kołobrzegiem. Powiat ten, pomimo dość dużej liczby stacji, znajduje się na 12 miejscu pod względem wskaźnika wymiany pasażerskiej.

## Podsumowanie

Dane o funkcjonowaniu kolei w powiatach, w tym statystyki wskaźnika wykorzystania kolei w przeliczeniu na mieszkańców danego powiatu, pozwalają na zauważenie wielu prawidłowości i trendów, które prowadzą do konkretnych wniosków i konkluzji. Wśród nich można wymienić]:

- ośrodki powiatowe posiadające dogodnie połączenia z głównymi aglomeracjami już obecnie intensywnie wykorzystują potencjał kolei – jest to widoczne np. w przypadku Skierniewic (skąd dogodnie i szybko można dostać się do Łodzi lub do Warszawy), powiatów iławskiego i działdowskiego (które są dobrze skomunikowane pociągami dalekobieżnymi z Trójmiastem i Warszawą), a także ryckiego (który leży na szlaku między Warszawą i Lublinem);
- istnienie siatki połączeń kolejowych o charakterze aglomeracyjnym w największych miastach Polski (np. Warszawa, Trójmiasto, Łódź) istotnie przekłada się na wysoki poziom wskaźnika wykorzystania kolei w danym powiecie lub w danym mieście na prawach powiatu. Co do zasady miasta charakteryzują się zwiększoną mobilnością pasażerów związaną z napływem osób z sąsiadujących miejscowości;
- istnienie kilku linii kolejowych na terenie aglomeracji, duża liczba miejsc zatrzymań oraz dogodne połączenia z transportem komunikacji miejskiej pozwalają na szybkie przemieszczanie się różnymi środkami transportu i sprawne docieranie do celu. W przypadku aglomeracji warszawskiej, łódzkiej, poznańskiej czy krakowskiej kolej może stanowić ważne uzupełnienie transportu miejskiego;
- tworzenie kolei aglomeracyjnych pozwala na zmniejszenie obciążenia dróg wewnątrz miast i doprowadzających do miast;
- realizacja ofert aglomeracyjnych powinna być połączona z ofertami międzypowiatowymi;
- wskaźnik wymiany pasażerskiej jest wskaźnikiem relatywnym, w którym potencjał może wynikać z liczby mieszkańców danego obszaru terytorialnego. Wynik poniżej 1 może wskazywać na niski poziom rozwoju transportu kolejowego w danym obszarze w zakresie dostępu dla mieszkańców powiatu, ale także na niski wskaźnik mobilności w zakresie transportu zbiorowego;
- tworzenie bardzo gęstej sieci połączeń aglomeracyjnych w dużych miastach nie powinno utrudniać funkcjonowania rynku przewozów towarowych;
- dla powiatów, w których kolej jest rozwijana, ważnym zadaniem jest stworzenie optymalnej oferty i zastosowanie wszelkich kanałów informacyjnych w celu maksymalnego wykorzystania potencjału regionu. W przeciwnym razie nowo przywracane połączenia mogą nie odnieść sukcesu pod względem popytu na usługi, co w efekcie będzie skutkowało stopniowym ograniczaniem oferty. Takie działania są zjawiskiem zdecydowanie niepożądanym<sup>33</sup>;
- realizowane inwestycje kolejowe mogą powodować zakłócenia w ruchu kolejowym, np. zawieszanie połączeń i uruchamianie komunikacji zastępczej, co powoduje szereg niedogodności dla pasażerów. Prace inwestycyjne realizowane przez zarządcę powinny być przeprowadzane w sposób gwarantujący minimalny okres ich trwania;
- występowanie większej liczby stacji w danym powiecie nie zawsze przekłada się na wysoki wskaźnik wykorzystania kolei. Wpływ na poziom tego parametru mają również: przebieg linii kolejowych, istnienie połączeń w obrębie ośrodka miejskiego, istnienie dobrej oferty

---

<sup>33</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16330,Jak-planowac-oferte-przewozowa-w-regionach.html>

przewozowej, która jest konkurencyjna dla transportu prywatnego, dobrze rozwinięta komunikacja miejska, międzygminna i międzypowiatowa, współistnienie transportu regionalnego i dalekobieżnego, dostępność infrastruktury usługowej i społecznej w bliskim otoczeniu stacji;

- w wielu powiatach, w których obecnie nie zatrzymują się pociągi lub gdzie taka forma komunikacji nie występuje, istnieje potencjał do przywrócenia połączeń kolejowych. W większości tych powiatów istnieje bądź istniała infrastruktura kolejowa, często także punktowa. Programy mające na celu wsparcie projektów rozwoju komunikacji, takie jak Kolej Plus czy też inwestycje związane z budową CPK, mogą przełożyć się na zwiększenie dostępu kolei w tych obszarach;
- w wielu powiatach szansą na rozwój kolei jest rozwój komunikacji autobusowej mającej na celu zapewnienie połączenia ze stacjami kolejowymi w regionie. Obecnie tworzone oferty nie w pełni wykorzystują ten potencjał. Powiaty o najniższych wskaźnikach wymiany pasażerskiej charakteryzują się w większości przypadków brakiem dobrze rozwiniętej oferty komunikacji autobusowej. Kluczowym elementem jest rozwój oferty przewozowej pomiędzy poszczególnymi gminami, a także zintensyfikowanie przewozów międzypowiatowych. Część przewoźników kolejowych uruchamia własną komunikację autobusową, która ma zapewnić mieszkańcom miejscowości w obrębie powiatu dostęp do stacji kolejowych;
- zapewnienie i rozwój platform współpracy transportu drogowego i kolejowego (wspólne serwisy zakupu biletów, wspólny bilet autobusowo-kolejowy, skomunikowania dwóch środków transportu) mogłoby znacząco polepszyć ofertę zbiorowego przemieszczania<sup>34</sup>;
- powiaty ze stacjami wykorzystywanymi głównie do obsługi ruchu o znaczeniu turystycznym i sezonowym nie zapewniają transportu kolejowego poza sezonem. Przekłada się to na małe zainteresowanie transportem kolejowym. W tym wypadku, jeśli z ekonomicznego punktu widzenia utrzymanie połączeń kolejowych nie jest opłacalne, w zamian powinna funkcjonować komunikacja autobusowa;
- wpływ migracji ludności na wynik wskaźnika wymiany pasażerskiej na mieszkańca jest szczególnie widoczny w ośrodkach turystycznych i dużych aglomeracjach. Jest to związane z wykorzystaniem stacji przez osoby spoza miejsca zamieszkania w celach turystycznych, zarobkowych i edukacyjnych;
- rozwój kolei powinien być elementem wspierania rozwiązań w ramach planów mobilności<sup>35</sup>. Jednym ze sposobów tego rozwoju jest zwiększenie wykorzystania kolei przez pracodawców zakładów produkcyjnych znajdujących się w niewielkiej odległości od stacji;
- niski poziom wymiany pasażerskiej w części miast konurbacji śląskiej wskazuje na problemy w kształtowaniu oferty w tym regionie. Widoczne jest to m.in. w danych Bytomia, ale także w takich powiatach i miastach jak powiat bieruńsko-lędziński, kłobucki czy Jaworzno. W przypadku tych ośrodków powinny zostać podjęte działania zwiększające możliwości wykorzystania komunikacji zbiorowej. Problemem w tym regionie jest wpływ utrudnień torowych na prowadzenie ruchu;
- skomunikowania między różnymi gałęziami transportu (ale także w ramach jednej gałęzi) są kluczowym elementem kształtującym ofertę przewozową. Jednym ze sposobów

---

<sup>34</sup> <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/autobusy-kolei-dolnoslaskich-dotra-do-przemkowa-75999.html>  
<https://zwk.org.pl/index.php/90-lodzka-kolej-aglomeracyjna/474-lka-uruchomi-bezplatne-autobusy-do-belenia>

<sup>35</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18940,Planowanie-mobilnosci-czyli-co-moze-zrobic-pracodawca-zeby-zwiekszac-wykorzystanie.html>

na zwiększenie oferty przewozowej jest zwiększenie liczby zatrzymań przewoźnika dalekobieżnego w mniejszych miejscowościach. Zatrzymania przewoźnika dalekobieżnego nie powinny zwalniać organizatora przewozów w ruchu regionalnym z odpowiedzialności w zakresie zapewnienia potrzeb transportowych mieszkańców.

- korzystny czas przejazdu jest ważnym czynnikiem wyboru kolei jako środka transportu;
- w przypadku linii kolejowych o niskich parametrach czy też odcinkach niezelektryfikowanych, rozwój dobrej oferty przewozowej jest silnie utrudniony;
- w przypadku powiatów ze stacjami zlokalizowanymi tylko w jednej z gmin powiatu (przykład powiatu bytowskiego, w którym jedyna stacja znajduje się w jednej gminie spośród dziesięciu) kluczowym jest stworzenie dobrego dojazdu z wykorzystaniem transportu drogowego do danej stacji z sąsiednich gmin.
- przywrócenie kolei w części powiatów jest prognozowane na okres po 2030 r. Brak dobrej oferty przewozowej do tego czasu oznacza dalsze utrzymywanie się zjawiska wykluczenia transportowego;
- rozkład jazdy powinien uwzględniać godziny zatrzymań pociągów, które odpowiadają na popyt w tym zakresie generowany przez pasażerów w danej lokalizacji, uwzględniając funkcjonowanie zakładów pracy, szkół i innym obiektów użyteczności;
- degradacja części linii kolejowych m.in. pod względem parametrów (np. linia 70) w ciągu ostatnich 30 lat wpłynęła na zwiększenie roli transportu indywidualnego;
- jednym ze sposobów rozwoju transportu kolejowego jest zwiększenie liczby kolejowych przystanków na żądanie w celu minimalizacji kosztów transportu, bez konieczności likwidacji infrastruktury peronowej lub omijania postojów, celem skrócenia czasu przejazdu i uatrakcyjnienia transportu kolejowego.



## Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki		
1.	DSDiK	- Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
2.	Koleje Małopolskie	- „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
3.	Koleje Mazowieckie	- „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
4.	Koleje Wielkopolskie	- Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
5.	PKP Cargo	- PKP Cargo S.A.
6.	PKP Intercity lub PKP IC	- „PKP INTERCITY” S.A.
7.	PKP PLK	- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
8.	POLREGIO	- POLREGIO S.A. (dawniej: „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.)
9.	UBB	- Usedomer Bäderbahn GmbH
10.	WKD	- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
Instytucje i organizacje		
1.	CPK	- Centralny Port Komunikacyjny
2.	GUS	- Główny Urząd Statystyczny
3.	Prezes UTK	- Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
4.	UTK	- Urząd Transportu Kolejowego
Regulacje prawne		
1.	ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343)
2.	ustawa o transporcie kolejowym	- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.)
3.	Kolej Plus	Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku
Pozostałe pojęcia		
1.	TLK	- Twoje Linie Kolejowe (pociągi przewoźnika PKP Intercity)
2.	stacja	- na potrzeby opracowania określono tak przystanek osobowy lub stację pasażerską

## Spis rysunków

Rys. 1. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa dolnośląskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	6
Rys. 2. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa dolnośląskiego w 2021 r. ....	7
Rys. 3. Liczba stacji w danym powiecie województwa dolnośląskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	8
Rys. 4. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa kujawsko-pomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	9
Rys. 5. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa kujawsko-pomorskiego w 2021 r. ....	10
Rys. 6. Liczba stacji w danym powiecie województwa kujawsko-pomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	10
Rys. 7. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa lubelskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	11
Rys. 8. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa lubelskiego w 2021 r. ....	12
Rys. 9. Liczba stacji w danym powiecie województwa lubelskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	12
Rys. 10. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa lubuskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	13
Rys. 11. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa lubuskiego w 2021 r. ....	13
Rys. 12. Liczba stacji w danym powiecie województwa lubuskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	14
Rys. 13. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa łódzkiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	15
Rys. 14. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa łódzkiego w 2021 r. ....	16
Rys. 15. Liczba stacji w danym powiecie województwa łódzkiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	16
Rys. 16. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa małopolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	18
Rys. 17. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa małopolskiego w 2021 r. ....	19
Rys. 18. Liczba stacji w danym powiecie województwa małopolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	20
Rys. 19. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa mazowieckiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	21
Rys. 20. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa mazowieckiego w 2021 r. ....	23
Rys. 21. Liczba stacji w danym powiecie województwa mazowieckiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	24
Rys. 22. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa opolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	25
Rys. 23. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa opolskiego w 2021 r. ....	26
Rys. 24. Liczba stacji w danym powiecie województwa opolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	26
Rys. 25. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa podkarpackiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	27
Rys. 26. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa podkarpackiego w 2021 r. ....	28
Rys. 27. Liczba stacji w danym powiecie województwa podkarpackiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	28
Rys. 28. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa podlaskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	29
Rys. 29. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa podlaskiego w 2021 r. ....	30
Rys. 30. Liczba stacji w danym powiecie województwa podlaskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	30
Rys. 31. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa pomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	31
Rys. 32. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa pomorskiego w 2021 r. ....	32
Rys. 33. Liczba stacji w danym powiecie województwa pomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	32
Rys. 34. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa śląskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę pasażerską w 2021 r. ....	33
Rys. 35. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa śląskiego w 2021 r. ....	35
Rys. 36. Liczba stacji w danym powiecie województwa śląskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	36
Rys. 37. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa świętokrzyskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. ....	37
Rys. 38. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa świętokrzyskiego w 2021 r. ....	38
Rys. 39. Liczba stacji w danym powiecie województwa świętokrzyskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* ....	38
Rys. 40. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa warmińsko-mazurskim z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. – bez uwzględniania stacji, do których pasażerowie zostali przypisani w wyniku błędu systemu sprzedaży ....	39
Rys. 41. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa warmińsko-mazurskiego w 2021 r. ....	40

Rys. 42. Liczba stacji w danym powiecie województwa warmińsko-mazurskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* .....	40
Rys. 43. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa wielkopolskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r. (bez uwzględnienia marginalnej wymiany powiatu międzychodzkiego).....	41
Rys. 44. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa wielkopolskiego w 2021 r. ....	43
Rys. 45. Liczba stacji w danym powiecie województwa wielkopolskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* .....	44
Rys. 46. Udział i liczba mieszkańców powiatów województwa zachodniopomorskiego z dostępem do stacji pasażerskiej, na której wykazano wymianę w 2021 r.....	45
Rys. 47. Wskaźnik wymiany pasażerskiej na mieszkańca powiatu województwa zachodniopomorskiego w 2021 r. ....	46
Rys. 48. Liczba stacji w danym powiecie województwa zachodniopomorskiego, na których zatrzymywały się pociągi i na których miała miejsce wymiana pasażerska* .....	46





Urząd Transportu Kolejowego  
Al Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)