



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Kolej jako kręgosłup zrównoważonego transportu publicznego – rola PLK S.A. w integracji i rozwoju komunikacji na Mazowszu

Michał Gil, Członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. - dyrektor ds. eksploatacji

Warszawa, 18 czerwca 2025 r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zarządcą narodowej sieci linii kolejowych.

Podstawowy produkt PLK S.A. to rozkład jazdy ułożony na zamówienie klienta – przewoźnika kolejowego, pasażerskiego bądź towarowego, sprzedawany na podstawie umowy w formie wyznaczonej trasy przejazdu.

Do głównych zadań Spółki należy:

- udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym,
- utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej,
- **opracowywanie rozkładów jazdy pociągów,**
- **prowadzenie / zarządzaniem ruchem pociągów na liniach kolejowych,**
- współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej.

	Polska	województwo mazowieckie
Długość eksploatowanych linii kolejowych	18 916 km	1 752 km
Liczba stacji	1 279	107
Liczba przystanków osobowych	1 900	219
Liczba przejazdów	11 519	816

- W grudniu 2024 r. **zakończyliśmy zasadnicze prace na stacji Warszawa Zachodnia**. Pasażerowie mogą korzystać z 9 przebudowanych, zadaszonych peronów oraz kładki z windami.
- W **Mińsku Mazowieckim zbudowaliśmy nowy peron** w ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Obiekt zapewnia dogodniejsze przesiadki oraz dostęp do parkingu P+R.
- **Ogłosiliśmy przetarg na modernizację przystanku Warszawa Ursus Północny**. Powstaną dwa nowe perony z wiatami, ławkami, monitorami informacyjnymi oraz nowoczesnym systemem informacji pasażerskiej. Planujemy zakończenie prac w 2025 r.
- **Jesteśmy w trakcie finalizacji poprawy parametrów odcinka Nasielsk – Sierpc i znaczącego skrócenia czasu jazdy.**
- **W Ciechanowie przy współudziale środków unijnych POLiŚ powstał wiadukt pieszko-rowerowy nad linią kolejową Warszawa - Trójmiasto**. Obiekt został wyposażony w windy i zadaszenie.
- **Ogłosiliśmy przetarg na modernizację odcinka Warszawa Wawer - Otwock**. Projekt zakłada rozdzielenie ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego, likwidację czterech przejazdów kolejowo-drogowych i budowę tuneli w Józefowie, Radości i Falenicy oraz przebudowę przystanków i stacji w Aninie, Międzyzlesiu, Michalinie, Świdrze i Józefowie.



Najważniejsze realizowane inwestycje: prace na linii średnicowej w Warszawie, etap 1 – stacja Warszawa Zachodnia



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Projekt współfinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ).

Koszt: 2,6 mld zł

Zakres zrealizowanych prac:

- kompleksowa modernizacja stacji Warszawa Zachodnia,
- zadaszenie wszystkich 9 peronów,
- ruchome schody, windy, system dynamicznej informacji oraz szerokie przejścia podziemne,
- nowoczesne urządzenia i systemy komputerowe,
- dostosowanie infrastruktury pasażerskiej na stacji Warszawa Gdańska do zwiększonej liczby pasażerów,
- modernizacja stacji Warszawa Główna,
- 26 lokali z przeznaczeniem pod różnorodne funkcje.

Efekty:

- łatwiejsze łączenie podróży koleją z komunikacją miejską,
- poprawa bezpieczeństwa i jakości przewozów,
- największy węzeł komunikacyjny w stolicy jakim jest Warszawa Zachodnia, po zakończeniu modernizacji stanie się również centrum handlowym,
- wznowienie ruchu pasażerskiego i towarowego na stacji Warszawa Główna z prędkością do 60 km/h,
- obsługa do 1200 pociągów, ponad 100 tysięcy osób w ciągu doby.



Najważniejsze realizowane inwestycje: prace na linii średnicowej w Warszawie, etap 2

Projekt współfinansowany z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę i Środowisko (FENIKS).

Szacowany koszt: 6,4 mld zł

Zakres dalszych planowanych prac:

- przebudowa stacji Warszawa Wschodnia,
- przebudowa ponad 30 km linii kolejowych,
- przebudowa 33 obiektów inżynierskich, w tym dwóch mostów nad Wisłą (linie nr 2 i 448) i tuneli średnicowych,
- przebudowa stacji Warszawa Centralna,
- przebudowa przystanku Warszawa Śródmieście na stację,
- przebudowa przystanku Warszawa Ochota,
- budowa nowych przystanków: Warszawa Solec i Warszawa Nowy Świat (przystanek Warszawa Powiśle wyłączony z oferty handlowej).

Efekty:

- zwiększenie przepustowości:
 - linia dalekobieżna 20 par pociągów na godzinę – częstotliwość co ok. 3 min.,
 - linia podmiejska 24 par pociągów na godzinę – częstotliwość co ok. 2,5 min.,
- stworzenie nowych węzłów przesiadkowych,
- poprawa komfortu podróżowania, mniejsza awaryjność, eliminacja barier.



Najważniejsze realizowane inwestycje: linia kolejowa nr 7 odcinek Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer (etap 2a)

Projekt współfinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ).

Koszt: 546,5 mln zł

Zakres projektu:

- wymiana ok. 10 km istniejącej nawierzchni torowej,
- wydłużenie układu czterotorowego linii,
- budowa nowego przystanku – Warszawa Grochów;
- przebudowa stacji Warszawa Wawer i przystanków: Warszawa Olszynka Grochowska i Warszawa Goławek,
- zabudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej,
- budowa 5 przejść podziemnych,
- przebudowa kładki dla pieszych przy p.o. PKP Warszawa Olszynka Grochowska wraz z dobudową wind.

Efekty:

- dostosowanie infrastruktury do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich dalekobieżnych i prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych,
- poprawa jakości i szybkości połączenia kolejowego znaczenia państwowego pomiędzy Warszawą i Lublinem,
- odseparowanie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego,
- skrócenie czasu jazdy, poprawa komfortu podróży, zwiększenie punktualności pociągów,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- eliminacja barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania.



Najważniejsze realizowane inwestycje: linia kolejowa nr 7 odcinek Warszawa Wawer – Otwock (etap 2b)

Projekt współfinansowany z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę i Środowisko (FENIKS).

Szacowany koszt: 1,5 mld zł

Zakres projektu:

- wymiana nawierzchni torowej oraz budowa 2 torów linii kolejowej nr 506 (Warszawa Wawer – Warszawa Międzylesie),
- przebudowa 1 i budowa 20 nowych przejść podziemnych,
- przebudowa istniejących przystanków i stacji,
- likwidacja przejazdów kolejowo–drogowych i budowa skrzyżowań bezkolizyjnych,
- remont 2 mostów na rzece Świder oraz budowa 2 nowych pod dodatkowe tory;
- budowa ekranów akustycznych,
- zabudowana ERTMS/ETCS na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Otwock.

Efekty:

- dostosowanie infrastruktury do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych,
- poprawa jakości i szybkości połączenia kolejowego znaczenia państwowego pomiędzy Warszawą i Lublinem,
- odseparowanie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- skrócenie czasu jazdy, poprawa komfortu podróży, zwiększenie punktualności pociągów.



Najważniejsze planowane inwestycje: prace na linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków (C-E 20)

Projekt współfinansowany ze środków CEF „Łącząc Europę”.

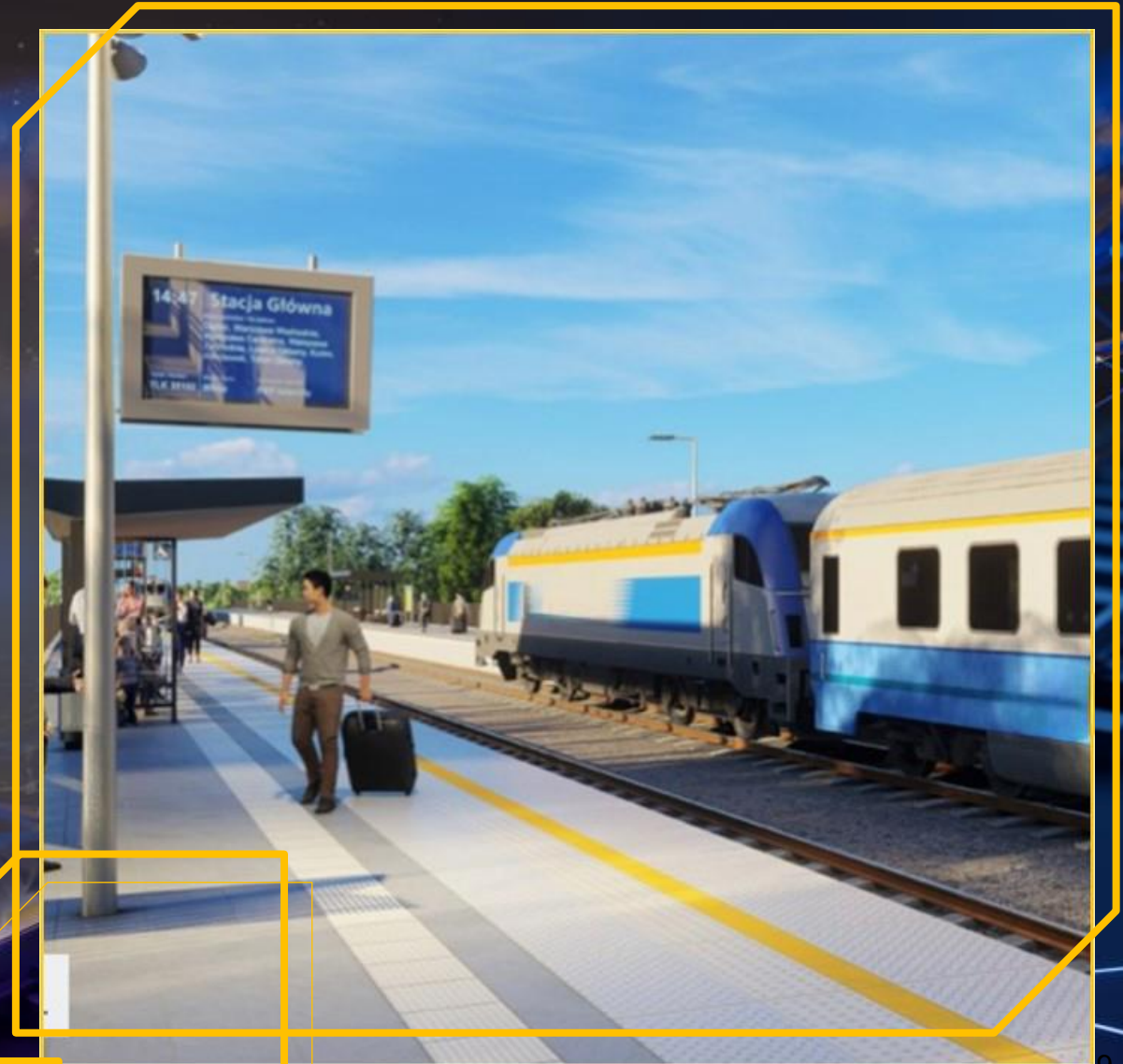
Szacowany koszt: 4,2 mld zł

Zakres prac:

- przebudowa infrastruktury kolejowej na 66 km odcinku Skierniewice – Pilawa,
- budowa przystanku osobowego Grabce w nowej lokalizacji, ułatwiającego dostęp do Parku Wodnego Suntago,
- budowa nowego, dwutorowego mostu w Górze Kalwarii,
- modernizacja stacji, przystanków i peronów.

Efekty:

- przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii nr 12,
- uzyskanie prędkości maksymalnej 120 km/h,
- poprawa punktualności realizowanych połączeń,
- poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- zapewnienie interoperacyjności kolei,
- zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko.



Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia

Wartość netto wg umowy z JST: 297 mln zł

Długość: 20 km

Cel: uzyskanie połączenia Ostrowi Mazowieckiej z Warszawą

Formuła realizacji: PiB

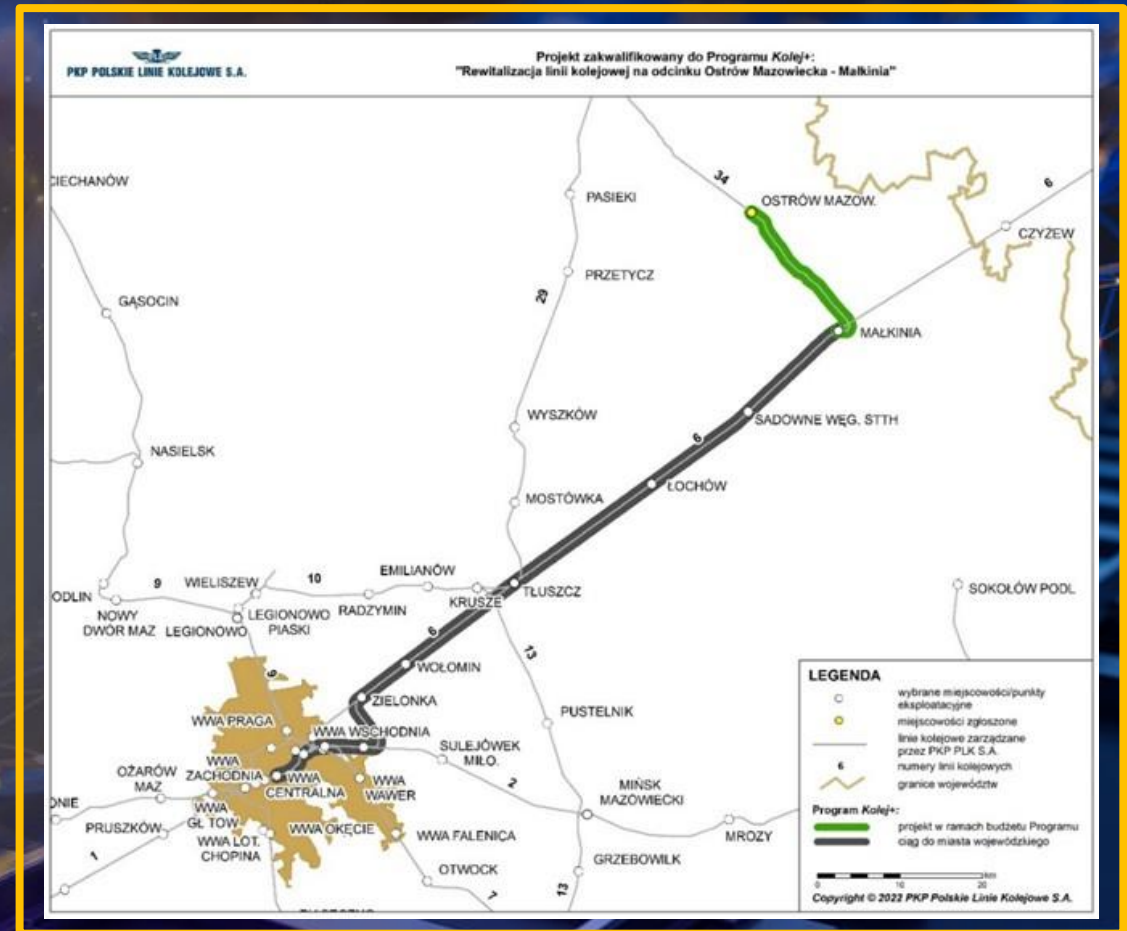
Stan realizacji: projektowanie

Planowany termin zakończenia projektu: IV kw. 2029 r.

Efekty po wykonaniu robót budowlanych:

- modernizacja ok. 20 km linii kolejowej wraz z elektryfikacją,
- **V_{max} 120 km/h,**
- czas przejazdu **Ostrów Maz. – Warszawa: 92-105 min.,**
- 6 punktów obsługi podróżnych.

- **1 miasto** powyżej 10 tys. mieszkańców, tj. **Ostrów Mazowiecka**, może uzyskać dostęp do pasażerskich połączeń kolejowych
- **2 gminy i ok. 35 tys. mieszkańców** może uzyskać dostęp do pasażerskich połączeń kolejowych



Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Wartość netto wg umowy z JST: 327 mln zł

Długość: 30 km

Cel: uzyskanie połączenia Sokołowa Podlaskiego z Warszawą

Formuła realizacji: PiB

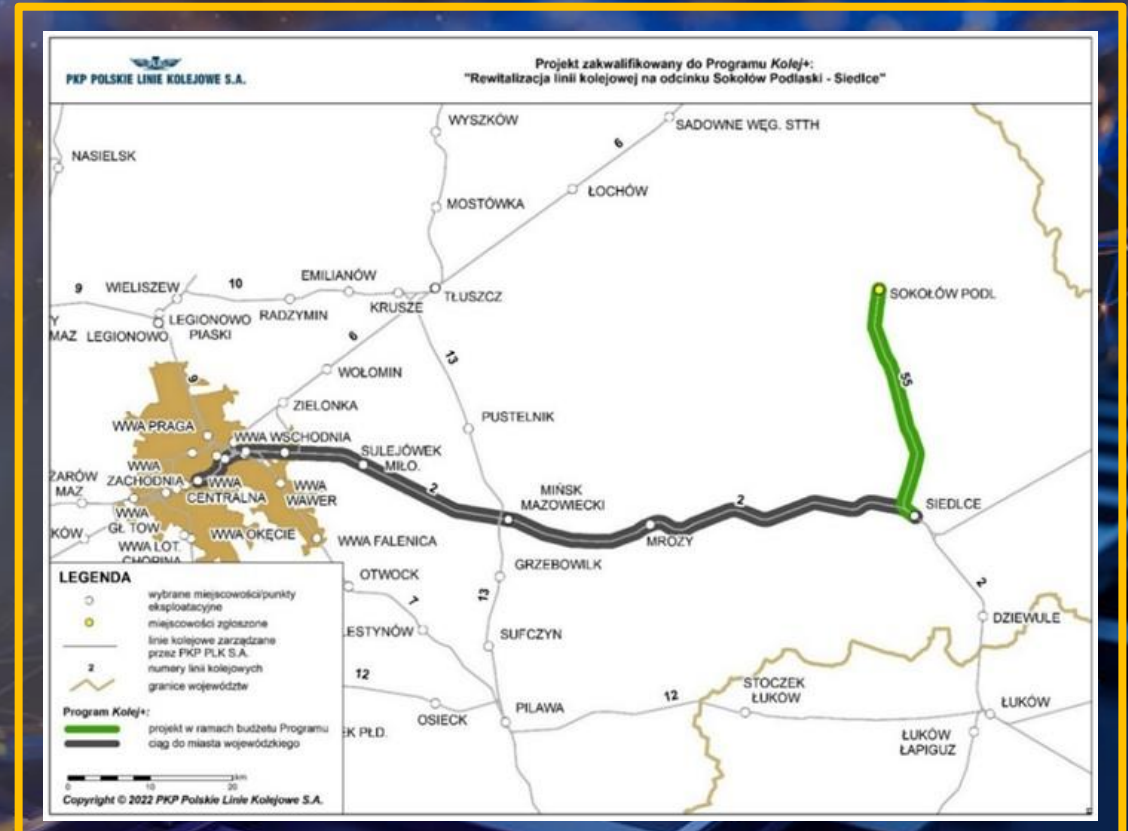
Stan realizacji: projektowanie

Planowany termin zakończenia projektu: III kw. 2029 r.

Efekty po wykonaniu robót budowlanych:

- rewitalizacja ok. 30 km linii kolejowej wraz z elektryfikacją,
- **V_{max} 120 km/h**,
- czas przejazdu **Warszawa – Sokołów Podlaski 97 min.** dla pociągów przyspieszonych i 123 min. dla innych,
- 7 punktów obsługi podróżnych.

- **1 miasto** powyżej 10 tys. mieszkańców, tj. **Sokołów Podlaski**, może uzyskać dostęp do pasażerskich połączeń kolejowych
- **4 gminy i ok. 33 tys. mieszkańców** mogą uzyskać dostęp do pasażerskich połączeń kolejowych



Najważniejsze planowane inwestycje: połączenie do Portu Lotniczego Modlin

Projekt finansowany w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza.

Szacowany koszt: 208,8 mln zł

Zakres projektu:

- budowa 5,5 km nowej dwutorowej linii kolejowej Modlin – Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa-Modlin;
- budowa stacji kolejowej w rejonie Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Modlin Lotnisko;
- rozbudowa istniejącej stacji kolejowej Modlin o dodatkowy tor oraz peron pasażerski;
- budowa stacji towarowej (Modlin Towarowy) umożliwiającej włączenie toru bocznicy POL-OIL w układ stacyjny;
- budowa 3 wiaduktów nad linią kolejową w ciągu dróg kołowych.

Efekty:

- stworzenia bezpośrednich połączeń Lotnisko Chopina - Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin,
- likwidacja utrudnień w dojeździe na lotnisko w stosunku do dotychczasowych możliwości dojazdu (pociąg + autobus) i poprawa komfortu podróżowania do MPL Warszawa-Modlin.
- stworzenie nowych bezpośrednich relacji na obszarze aglomeracji warszawskiej,
- zwiększenie konkurencyjności oraz poprawa jakości i dostępności usług w regionalnym transporcie kolejowym.





Projekt komunikacji gminno-powiatowej w powiecie nowodworskim



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Linia kolejowa nr 9 – kręgosłup transportowy powiatu



Bezpośrednia obsługa:

- Gmina miejsko-wiejska NASIELSK
- Gmina POMIECHÓWEK
- Gmina miejska NOWY DWÓR MAZOWIECKI

75 % mieszkańców powiatu

Pośrednia obsługa:

- Gmina miejsko-wiejska ZAKROCZYM
- Gmina CZOSNÓW
- Gmina LEONCIN

Warszawa Centralna – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin

- 1 pociąg dalekobieżny (postój tylko w Nowym Dworze Mazowieckim)
- 1 przyspieszony pociąg osobowy

Warszawa Gdańska – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin – Nasielsk

- 2 pociągi osobowe
- 1 pociąg osobowy przyspieszony

- 1 pociąg osobowy

Projekt komunikacji gminno-powiatowej w powiecie nowodworskim



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Linia kolejowa nr 9 – aktualna oferta przewozowa

Łączna liczba połączeń z Warszawą w godzinie

Odjazdy / Departures / Відправлення Nowy Dwór Mazowiecki 15 VI – 30 VIII 2025 Aktualizacja wg stanu na 6 VI 2025			
godzina odjazdu departure time	peron platform	pociąg train	godziny przyjazdów do stacji pośrednich arrivals at intermediate stops
7:17	1 2	KM - RL 93116 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Chotomów 7:23, Legionowo Przystanek 7:25, Legionowo 7:28, Warszawa Pludry 7:34, Warszawa Toruńska 7:38, Warszawa Targówek 7:42, Warszawa Wschodnia 7:46, Warszawa Centralna 7:55, Warszawa Zachodnia 8:00 , Warszawa Aleje Jerozolimskie 8:05, Warszawa Rakowiec 8:08, Warszawa Żwirki i Wigury 8:11, Warszawa Służewiec 8:14, Warszawa Lotnisko Chopina 8:18
7:22	1 2	KM - R90 51604 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Janówek 7:25, Chotomów 7:30, Legionowo Przystanek 7:33, Legionowo 7:35, Warszawa Choszczówka 7:42, Warszawa Pludry 7:45, Warszawa Żerań 7:47, Warszawa Toruńska 7:50, Warszawa Praga 7:52, Warszawa ZOO 7:56, Warszawa Gdańska 7:59 , Warszawa Powązki 8:02, Warszawa Koło 8:05, Warszawa Mińków 8:07, Warszawa Wola 8:09, Warszawa Zachodnia 8:11 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:28	1 2	IC - IC 5332 ORŁOWICZ 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Legionowo 7:36, Warszawa Wschodnia 7:50, Warszawa Centralna 8:00, Warszawa Zachodnia 8:14 , Warszawa Służewiec 8:23, Piaseczno 8:32, Warka 8:49, Radom Główny 9:11 , Skarżysko-Kamienna 9:37 , Suchedniów 9:46, Kielce Główny 10:12 , Jędrzejów 10:44, Sędziszów 11:00, Miechów 11:22, Kraków Główny 11:52 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:31	2 1	IC - IC 15101 LAZUR 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Ciechanów 7:58 , Miawa Miasto 8:13, Działdowo 8:25, Iława Główna 8:57, Prabuty 9:15, Malbork 9:45 , Tczew 10:01, Gdańsk Główny 10:20 , Gdańsk Wrzeszcz 10:28 , Gdańsk Oliwa 10:32 , Sopot 10:37 , Gdynia Główna 10:48 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:31	2 1	IC - IC 18155 LAZUR 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Ciechanów 7:58 , Miawa Miasto 8:13, Działdowo 8:25, Iława Główna 8:57, Prabuty 9:15, Malbork 9:45 , Tczew 10:01, Gdańsk Główny 10:20 , Gdańsk Wrzeszcz 10:28 , Gdańsk Oliwa 10:32 , Sopot 10:37 , Gdynia Główna 10:48 , Rumia 11:15, Wejherowo 11:25, Łębork 12:04 , Słupsk 13:20 , Ustka 13:53 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:35	2 1	KM - R90 19605 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Modlin 7:38 , Pomiechówek 7:42, Brody Warszawskie 7:45, Studzianki Nowe 7:48, Nasielsk 7:53 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:39	2 1	KM - RE91 15161 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Modlin 7:43 , Pomiechówek 7:48, Nasielsk 7:58 , Ciekosyn 8:32, Wkra 8:38, Dalanówek 8:44 , Płońsk 8:52 , Arcelin 8:58, Baboszewo 9:02, Kaczorowo 9:08, Raciąż 9:14, Koziebrody 9:21, Zawidz Kościelny 9:27, Zawidz 9:30, Mieszaki 9:36, Sierpc 9:43 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
7:42	2 1	KM - RL 97113 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Modlin 7:46
7:44	1 2	KM - R90 91604 2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Janówek 7:47, Chotomów 7:52, Legionowo Przystanek 7:56, Legionowo 7:58, Warszawa Choszczówka 8:03, Warszawa Pludry 8:05, Warszawa Żerań 8:08, Warszawa Toruńska 8:11, Warszawa Praga 8:13, Warszawa ZOO 8:16, Warszawa Gdańska 8:19 , Warszawa Powązki 8:22, Warszawa Koło 8:25, Warszawa Mińków 8:27, Warszawa Wola 8:29, Warszawa Zachodnia 8:32 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Nowy Dwór Mazowiecki

Dni robocze godziny szczytu – 5 (w tym 1 pociąg dalekobieżny)

Dni robocze poza szczytem oraz weekendy – 3 (w tym 1 pociąg dalekobieżny)

Modlin

Dni robocze godziny szczytu – 4

Dni robocze poza szczytem oraz weekendy – 2

Nasielsk

Dni robocze godziny szczytu – 3

Dni robocze poza szczytem oraz weekendy – 1



Projekt komunikacji gminno-powiatowej w powiecie nowodworskim



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Połączenie z Warszawą – bardzo atrakcyjny czas jazdy!

Warszawa Centralna – Nowy Dwór Mazowiecki

- pociąg dalekobieżny – **29 minut**
- pociąg osobowy przyspieszony – 37 minut

Warszawa Centralna – Modlin

- pociąg przyspieszony osobowy – **41 minut**



Warszawa Gdańska – Nowy Dwór Mazowiecki

- pociąg osobowy przyspieszony – **24 minuty**
- pociąg osobowy – 33 minuty

Warszawa Gdańska – Modlin

- pociąg osobowy przyspieszony – **29 minut**
- pociąg osobowy – 36 minut

Warszawa Gdańska – Nasielsk

- pociąg osobowy przyspieszony – **40 minut**
- pociąg osobowy – 50 minut



Integracja infrastruktury transportowej

Już dzisiaj istnieje podstawowa infrastruktura umożliwiająca organizowanie transportu autobusowego zintegrowanego z transportem kolejowym

- **NOWY DWÓR MAZOWIECKI** – przystanek przy peronach, poczekalnia
- **MODLIN** – przystanek (mała pętla) przy budynku dworca kolejowego (czynnego)
- **POMIECHÓWEK** – przystanek przy dworcu systemowym
- **NASIELSK** – mała pętla przy dworcu systemowym



Integracja systemów transportowych na przykładzie powiatu nowodworskiego

Cel projektu:

Stworzenie efektywnej i innowacyjnej komunikacji publicznej na terenie powiatu nowodworskiego. Komunikacja ta ma zapobiec wykluczeniu komunikacyjnemu oraz zachęcać mieszkańców i turystów do wyboru przejazdów komunikacją publiczną zamiast transportu indywidualnego. Celem nadrzędnym jest podniesienie standardu życia mieszkańców, zrównoważony rozwój transportu oraz stworzenie impuls dla rozwoju turystyki. Dodatkowo projekt ma w modelowy sposób pokazać możliwość organizacji transportu publicznego z wykorzystaniem innowacji technicznych, takich jak linie na życzenie oraz pojazdy zeroemisyjne w komunikacji pozamiejskiej.

Projekt komunikacji gminno-powiatowej w powiecie nowodworskim



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Zakładany efekt:

Efektem projektu będzie uruchamianie linii komunikacyjnych skoordynowanych z różnymi potrzebami mieszkańców oraz jednolitym nazewnictwem linii, rozkładem jazdy czy taryfami przewozowymi, które pozwoli na efekt synergii dzięki wykorzystaniu jednej linii dla obsługi dwóch lub więcej gmin.



Projekt komunikacji gminno-powiatowej w powiecie nowodworskim



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Innowacje:

- Budowa związku komunikacyjnego (powiat nowodworski + miasto Nowy Dwór + 5 gmin, tj. Leoncin, Czosnów, Pomiechówek, Zakroczym, Nasielsk). Aktywny udział Ministerstwa Infrastruktury.
- Integracja transportu publicznego z transportem kolejowym – podstawowy kierunek dowozu to połączenia kolejowe. Równolegle zachowujemy możliwość utrzymania istniejącego połączenia.
- Obsługa komunikacji szkolnej i wewnątrzgminnej w ramach jednej sieci połączeń.
- Połączenia na życzenia w godzinach i relacjach o niewielkiej liczbie pasażerów.
- Minimalizacja liczby linii na rzecz zwiększenia częstotliwości kursowania.
- Nowa taryfa, wspólna z taryfą ZTM (tzw. 3 strefa).
- Pojazdy wyposażone w monitoring oraz lokalizację GPS połączoną z aplikacją.
- Możliwe uruchomienie w oparciu o innowacyjne, zeroemisyjne źródła zasilania.
- Nowy model finansowania z wykorzystaniem źródeł centralnych powiązanych z jakością i efektem usługi.
- Impuls do zmian zasad działania FRPA w oparciu o praktyczne wnioski wdrożeniowe i ewaluację efektywności ekonomicznej i wyników przewozowych.

Powiat liczył 79 647 mieszkańców (06/2023). Od 80 000 musi mieć Plan transportowy.
Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Główne założenia:

- Projektowane linie komunikacyjne muszą zapewniać regularne połączenia przez cały dzień (częstotliwość dopasowana do prognozowanych potoków pasażerskich co 15, 30, 60 lub 120 minut). Zasadniczo powinno unikać się zakładania częstotliwości ponad 60 minut, w przypadku mniejszych potoków należy rozważyć dobór odpowiedniego taboru o mniejszej pojemności i niższych kosztach eksploatacji oraz wprowadzenie transportu na życzenie.
- Komunikacja powinna być dostępna przez 7 dni w tygodniu z uwzględnieniem świąt (dopuszczalne jest ograniczenie częstotliwości kursowania połączeń w dni świąteczne, jednak częstotliwość nie może być mniejsza niż 120 minut).
- Projekt linii komunikacyjnych powinien opierać się na węzłach – punktach przesiadkowych pomiędzy poszczególnymi liniami umożliwiającymi dogodne przesiadki pomiędzy liniami komunikacyjnymi. Węzły przesiadkowe powinny po pierwsze być umiejscowione w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowych na terenie powiatu.
- W lokalizacjach wytypowanych jako węzły przesiadkowe powinno dążyć się do powiązania pomiędzy maksymalną liczbą linii komunikacyjnych poprzez dostosowanie tras linii oraz rozkładów jazdy umożliwiających przesiadki.

Główne założenia:

- Konieczne przygotowanie infrastruktury w miejscu wytypowanych węzłów przesiadkowych umożliwiających postój jednocześnie dwóch lub więcej autobusów w celu koordynacji przesiadek, ładowarek dla pojazdów elektrycznych oraz małej infrastruktury przystankowej na trasie linii dostosowanej do potrzeb i prognozowanych potoków pasażerskich.
- Stworzenie zintegrowanej taryfy biletowej na terenie całego powiatu we wszystkich liniach komunikacyjnych.
- Powiązanie projektowanych linii komunikacyjnych z pociągami podmiejskimi i dalekobieżnymi na stacjach kolejowych na terenie powiatu.
- Linie komunikacyjne powinny uwzględniać Port Lotniczy w Nowym Dworze Mazowieckim jako częsty cel podróży okazjonalnych oraz jako miejsce pracy wielu mieszkańców powiatu.
- Analiza możliwości powiązania projektowanych linii komunikacyjnych z liniami kursującymi na terenie sąsiadujących powiatów: legionowskiego, warszawskiego zachodniego, płońskiego, pułtuskiego.

Podsumowanie:

- Funkcjonująca kolejowa oferta przewozowa umożliwia utworzenie zintegrowanych autobusowych linii komunikacyjnych kursujących z atrakcyjną częstotliwością;
- Wzorowy stan techniczny linii kolejowej nr 9 umożliwia osiągnięcie atrakcyjnych czasów jazdy do Warszawy;
- Istnieje podstawowa infrastruktura dla przewozów autobusowych zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie peronów / dworców;
- Wyzwaniem pozostaje potrzeba zwiększenia zdolności przepustowej linii kolejowej nr 9;
- Pożądane jest jak najszybsze wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy pociągów;



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Dziękuję za uwagę

