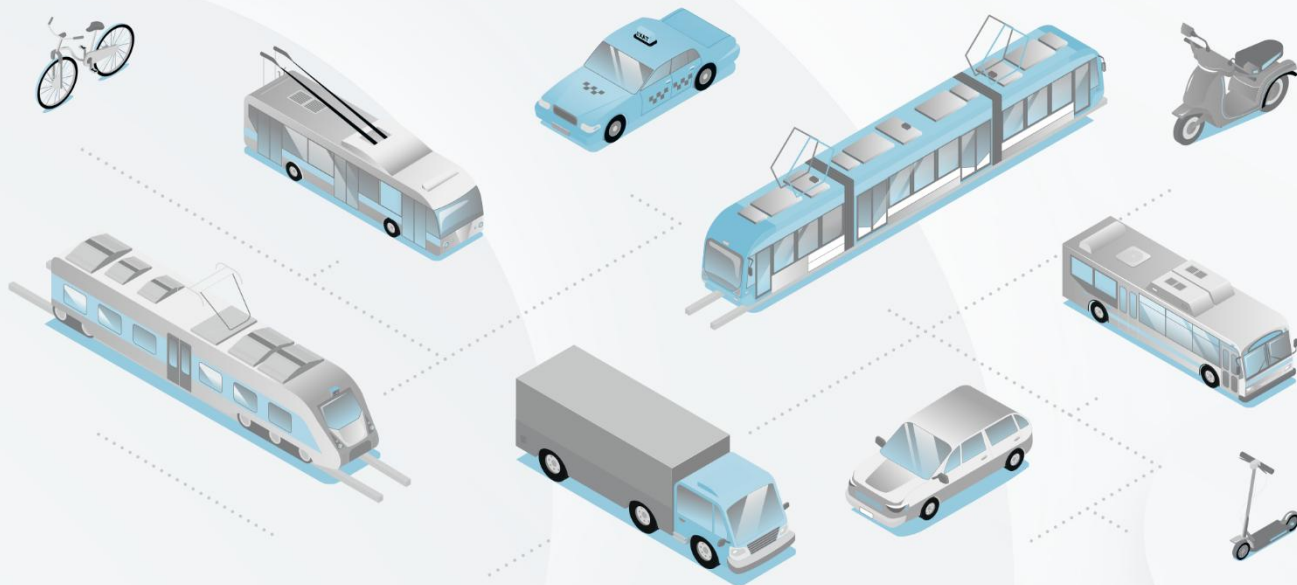


ANALIZA

# Mobilność po polsku

Jak zmieniły się nasze podróże  
i co to oznacza dla kolei?

Tomasz Buczyński



Kraków, Warszawa  
marzec 2026

## O autorze

**Tomasz Buczyński** - ekspert w dziedzinie transportu kolejowego i finansów publicznych. Posiada ponad dwudziestoletnie doświadczenie zawodowe w obszarze transportu, finansów publicznych, prawa infrastruktury. Przez ponad 7 lat pełnił funkcję Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, a wcześniej w latach 2010-2014 funkcję naczelnika wydziału. W latach 2016-2024 członek rad nadzorczych: PKP SA, PKP Intercity SA, NASK

4Innovation sp. z o.o. Pełnił również funkcję współprzewodniczącego Rady Ekspertów ds. Inwestycji Kolejowych przy Ministrze Infrastruktury. Ukończył prawo na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz aplikację radcowską. Posiada międzynarodowy certyfikat zarządzania projektami Prince2. Ekspert Biura Analiz Centrum Grabskiego.



## O fundacji

Fundacja Centrum im. Władysława Grabskiego powstała w 2013 roku z myślą o upowszechnianiu wiedzy o działaniach, wartościach i dziedzictwie patrona Fundacji. Jej celem jest także wspomaganie rozwoju przedsiębiorczości, edukacji ekonomicznej, finansowej, politycznej oraz historycznej. Nasze cele realizujemy poprzez działalność wydawniczą i publicystyczną, organizowanie spotkań, konferencji oraz paneli tematycznych z opisywanego zakresu. Swoje działania Centrum Grabskiego adresuje w szczególności do ludzi młodych, zwłaszcza uczniów i studentów, którym będzie wskazywało drogi osobistego rozwoju oraz zawodowego spełnienia. W swoich działaniach łączymy idee konserwatyzmu i innowacji, patriotyzmu gospodarczego z otwartością na świat oraz przedsiębiorczości i społecznej odpowiedzialności. Za swój cel uważamy także wspieranie wartościowych inicjatyw realizowanych przez ludzi młodych, szczególnie w sferze gospodarki, historii, nauki, kultury i edukacji.

## Spis treści

Założenia wstępne.....	5
Geneza problemów .....	6
Czynniki kształtowania się trendów przewozowych .....	18
Preferencje podróżnych jako istotne czynniki doboru instrumentów promowania kolei .....	20
Perspektywy i podjęte działania .....	25
Podsumowanie .....	32

Analiza powstała w ramach aktywności Biura Analiz Centrum Grabskiego, którego powstanie sfinansowano w ramach realizacji zadania: „Edukacja społeczno-ekonomiczna wraz ze strukturalnym wsparciem dla Biura Analiz Fundacji Centrum im. Władysława Grabskiego” ze środków Narodowego Instytutu Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018-2030 PROO Priorytet 4. Zadanie realizowano w latach 2023-2024.



Biuro Analiz Centrum Grabskiego funkcjonuje aktualnie w ramach działań Centrum Myśli Narodowej, którego powstanie dofinansowano ze środków Funduszu Patriotycznego funkcjonującego w ramach Instytutu Dziedzictwa Myśli Narodowej im. Romana Dmowskiego i Ignacego Jana Paderewskiego – Edycja 2021 Wolność po polsku.



Dofinansowano ze środków Instytutu Dziedzictwa Myśli Narodowej im. Romana Dmowskiego i Ignacego Jana Paderewskiego w ramach Funduszu Patriotycznego.

## O Biurze Analiz Centrum Grabskiego (BACG)

Powstanie Biura Analiz Centrum Grabskiego sfinansowano w ramach realizacji zadania: „Edukacja społeczno-ekonomiczna wraz ze strukturalnym wsparciem dla Biura Analiz Fundacji Centrum im. Władysława Grabskiego” ze środków Narodowego Instytutu Wolności- Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018-2030 PROO Priorytet 4. BACG jest miejscem wymiany myśli, dyskusji oraz upowszechniania idei wyznawanych przez naszego patrona Władysława Grabskiego. Działalność BACG koncentruje się na opracowywaniu analiz, raportów i ekspertyz dotyczących m.in. aktualnych wyzwań społecznych, gospodarczych i technologicznych ale również zagadnień związanych z historią, tożsamością i kulturą. Organizujemy także spotkania, dyskusje i debaty na tematy ważne społecznie.

## Założenia wstępne

Kolejowy transport pasażerski to istotna gałąź transportu stanowiąca jeden z filarów krwioobiegu życia społecznego i gospodarczego współczesnych społeczeństw europejskich, w tym Polski. Celem niniejszego opracowania jest zobrazowanie uwarunkowań kolejowego transportu pasażerskiego po okresie transformacji ustrojowej do dnia dzisiejszego oraz ukazanie zarysu perspektyw przyszłościowych. Podjęta zostanie również próba określenia preferencji pasażerów w codziennych podróżach oraz próba identyfikacji czynników determinujących spadek oraz wzrost przewozu pasażerów koleją na przestrzeni lat. Odnosząc się do kwestii zwiększenia udziału kolei w transporcie pasażerskim, na potrzeby przedmiotowego opracowania rozumie się ją jako nie jedyny środek procesu transportowego, ale jako środek istotny w ramach danej podróży. Istotność może przejawiać się w wykorzystaniu tego instrumentu jako środka, za pomocą którego podróżny pokona najdłuższą odległość w ramach danej podróży, bądź też odległość krótszą, jednakże w sposób skracający czas, koszt, zmniejszający skomplikowanie podróży lub poprawiający jej komfort w ujęciu całościowym. Koszt podróży na potrzeby prezentowanego opracowania rozumie się w ujęciu indywidualnym, przede wszystkim z uwagi na funkcjonujący w Polsce model pasażerskiego transportu kolejowego. Model ten realizowany jest w znakomitej większości w oparciu o kontrakty w ramach zamówień służby publicznej (public service contract) i charakteryzuje się w istocie dopłatą z budżetu państwa lub budżetów samorządów województw do utrzymania relacji na liniach komunikacyjnych, na których przychody z biletów nie pokrywają kosztów realizacji przewozów. Komfort pasażera jako czynnik wyboru środka transportu charakteryzować się będzie przede wszystkim pozytywnym wpływem na psychofizykę oraz możliwością wykorzystania czasu podróży do realizacji części z istotnych aspektów życiowych, takich jak: nauka, praca intelektualna czy możliwość odpoczynku.

Prezentowane opracowanie nie obejmuje swoim zakresem całości problematyki zwiększenia roli kolei w transporcie pasażerów, dotykając jedynie pewnego jej obszaru oraz podejmując próbę zobrazowania części z instrumentów już stosowanych i możliwych do zastosowania, które z jednej strony stymulują zwiększenie zainteresowania odbycia podróży z wykorzystaniem kolei a z drugiej - uzyskanie optymalnego efektu ekonomicznego.

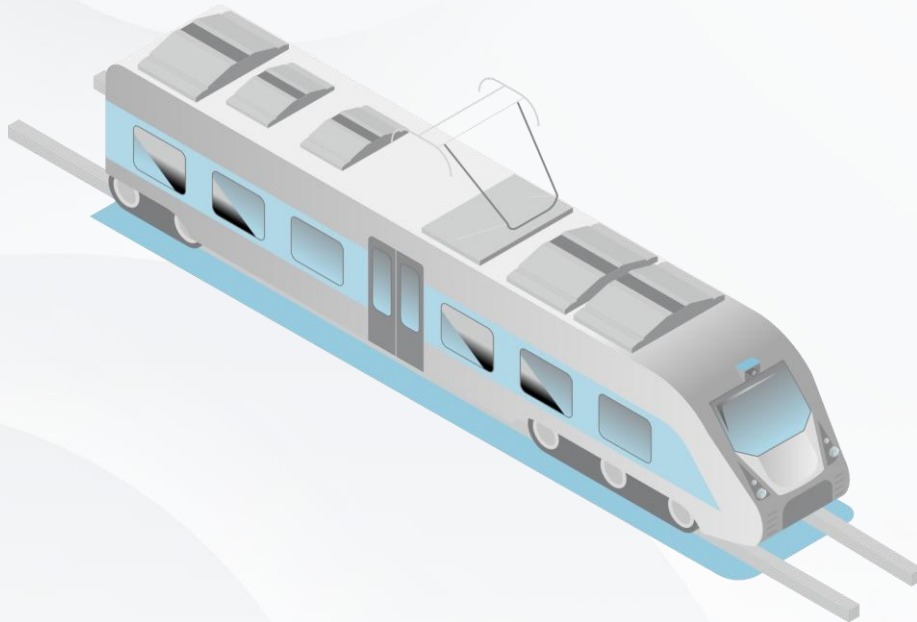
Podłoże i geneza problemów identyfikowanych w ramach przedmiotowego opracowania ukazane zostaną na poziomie podstawowym i w wymiarze ogólnym, mając na celu zobrazowanie istotności problemów dnia dzisiejszego. Podkreślenia wymaga, że prezentowane czynniki wpływające na wolumen przewozów pasażerskich mają charakter katalogu otwartego. Intencją autora jest jedynie zarysowanie korelacji czynników ekonomicznych i preferencji podróżnych z wolumenem przewozów pasażerskich.

Zastrzec należy, że dane liczbowe dotyczące wolumenu przewozu osób transportem samochodowym oparte na statystyce Głównego Urzędu Statystycznego (dalej: „GUS”) prezentowane są zgodnie z metodyką stosowaną przez Urząd. W szczególności nie są w nich uwzględnione przewozy taborem komunikacji miejskiej oraz dokonywane przez podmioty o liczbie pracujących do 5 osób, a w latach 2000 - 2016 - do 9 osób. Dane te na potrzeby przedmiotowego opracowania uznane zostają za dane obrazujące samochodowy transport zbiorowy (transport autobusowy).

## Geneza problemów

Przemiany ustrojowe na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, charakteryzujące się postępującą niewydolnością gospodarki centralnie planowanej i w konsekwencji jej zastąpieniem modelem gospodarki rynkowej, skutkowały również permanentnym niedofinansowaniem kolei. Ogólnopaństwowe turbulencje ekonomiczne, w tym mnożące się problemy skali w obszarze finansowania wydatków sztywnych, w sytuacji ograniczonych wpływów budżetowych, odbiły się negatywnie na możliwości finansowania potrzeb kolei w wielkości jakiej wymagał model jej funkcjonowania. Ograniczenia finansowania odbiły się przede wszystkim na wydatkach infrastrukturalnych i taborowych, jak również skali utrzymywanych połączeń pasażerskich. Powtarzające się niedobory finansowe w obszarze infrastrukturalnym i taborowym poprzez niezapewnienie dostatecznego komfortu i czasu podróży dodatkowo degradowały pasażerski transport kolejowy jako środek pierwszego wyboru podróżnych. Dodatkowo dostęp do rynku europejskiego, w szczególności w obszarze

zwiększających się możliwości nabycia samochodu osobowego, powodował wzrastającą popularność transportu indywidualnego pomimo, że problemy z finansowaniem infrastruktury na poziomie gwarantującym jej dostateczne utrzymanie nie ominęły również infrastruktury drogowej. Przemiany społeczno-gospodarcze skutkowały również zmianami w strukturze zatrudnienia, formach prowadzenia aktywności zawodowej, jak również migracją wewnątrz krajową oraz emigracją za granicę w celach zarobkowych. Rosnące skokowo bezrobocie było poważną przyczyną zmian zachowań jednostkowych, w tym również w aspekcie transportu pasażerskiego. Także z tej przyczyny transport indywidualny odgrywać zaczął coraz większą rolę w transporcie ogółem.



Rezultatem powyższych czynników była degradacja kolei zarówno w wymiarze infrastrukturalnym, taborowym i przede wszystkim przewozowym. Dość wspomnieć, że w roku 1989 polska kolej przewiozła 951,5 mln pasażerów, podczas gdy w roku 1995 było to już 465,9 mln pasażerów, by w roku 2005 osiągnąć najniższy w najnowszej historii poziom 258,1 mln pasażerów<sup>1</sup>. Wolumen przewozowy po degradacji wynikającej z transformacji ustrojowej i gospodarczej utrzymał się aż do roku 2015. Średniorocznie w latach 2006-2015 kolej przewiozła niespełna 272 mln pasażerów. Od roku 2016 do dnia dzisiejszego obserwujemy systematyczny wzrost pasażerskich przewozów kolejowych. Rekordowy rok

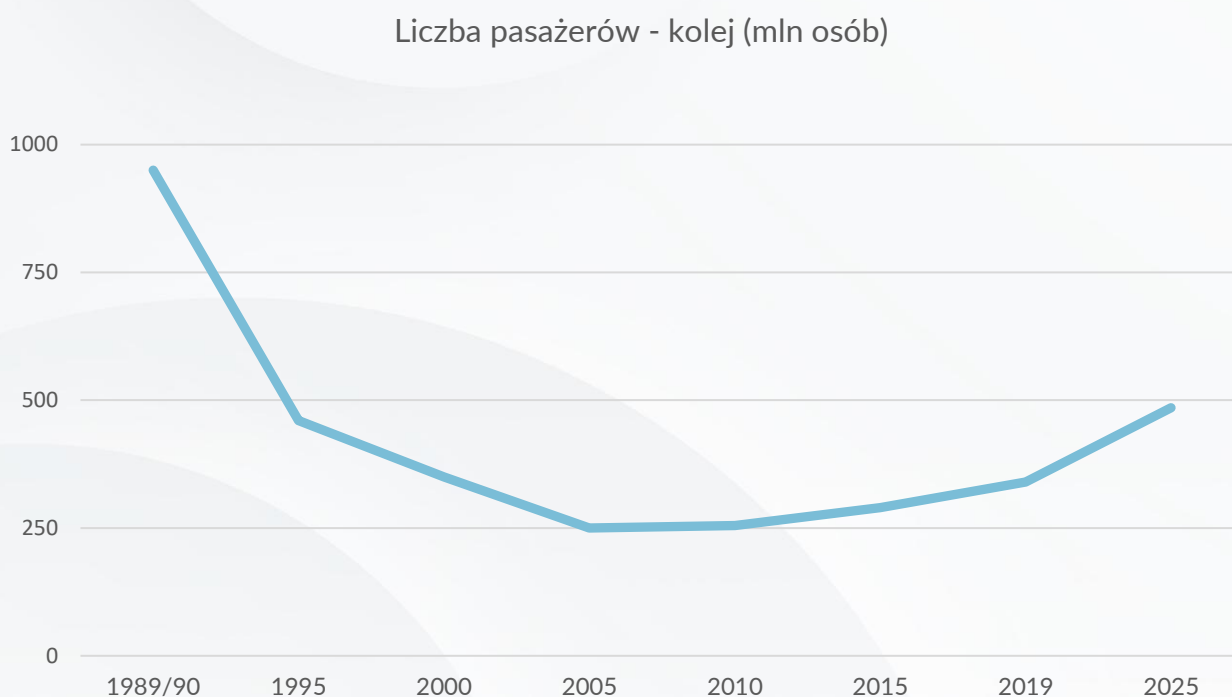
---

<sup>1</sup> „Polska 1989-2014”, GUS, str. 74.

2025 zaowocował wolumenem 439 mln przewiezionych pasażerów. Średniorocznie w latach 2016-2025 przewieziono 326 mln pasażerów. Obserwujemy zatem w ostatniej dekadzie niespełna dwudziestoprocentowy wzrost przewozów w stosunku do dekady wcześniejszej, kiedy odnotowano najniższe wolumeny kolejowych przewozów pasażerskich<sup>2</sup>.

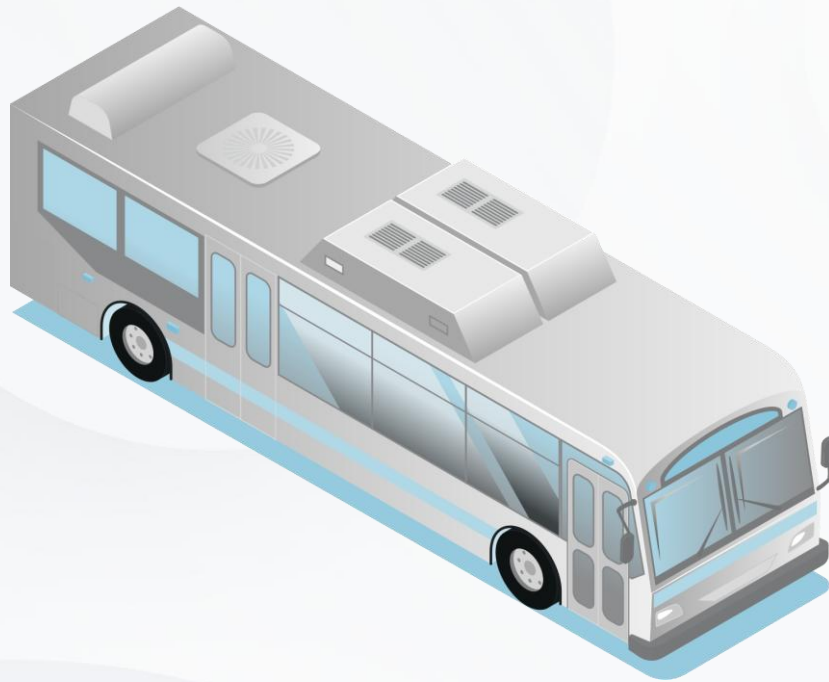
Poziom i dynamikę zmian wolumenu kolejowych przewozów pasażerskich na przestrzeni ostatnich 35 lat obrazuje poniższy wykres 1<sup>3</sup>.

Wykres 1 - Zmiany wolumenu pasażerów w transporcie kolejowym 1989-2025



<sup>2</sup> opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego (<https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22946,Przewozy-pasazerskie.html>).

<sup>3</sup> przedmiotowy wykres oraz kolejne wykresy zostały opracowane na podstawie danych z następujących źródeł: „Polska 1989 - 2014”. Praca zbiorowa, GUS, Warszawa, 2014; „Transport – wyniki działalności w 2019 r.”, GUS, Warszawa - Szczecin, 2020; „Transport -wyniki działalności w 2015 r.”, GUS, Warszawa, 2016; „Biuletyn Statystyczny”, nr 01/2026, GUS; C. Leszczyńska „Polska 1918–2018. Tom 5. Historia Polski w Liczbach”. Warszawa, 2018; M.Menes, „Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990-2015”. Przegląd Komunikacyjny 4/2018; serwis internetowy Urzędu Transportu Kolejowego (<https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22946,Przewozy-pasazerskie.html>). W wykresach ujęto interwał pięcioletni; rok 2019 zastosowano, by rok 2020 (szczyt pandemii COVID) nie zaburzał obrazu. Rok 2025 lub 2024 zastosowano w zależności od dostępności danych.

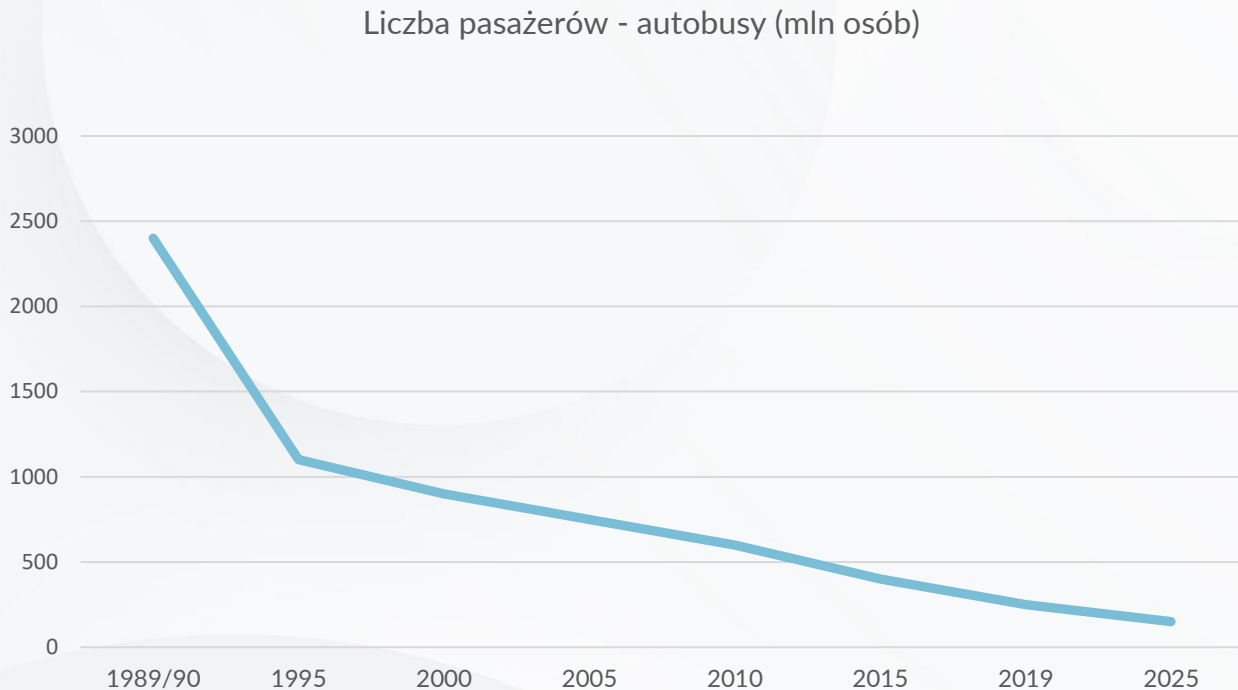


Jednocześnie dane dotyczące zbiorowego drogowego transportu pasażerskiego z wyłączeniem komunikacji miejskiej świadczą o tym, że ta gałąź transportu pasażerskiego również straciła na znaczeniu. Zgodnie z danymi GUS zbiorowy pasażerski transport samochodowy wynosił w 1989 r. 2,56 mld pasażerów, podczas gdy w latach 1995 - 2025 wynosił już odpowiednio: 1995 - 1,13 mld pasażerów, 2000 - 954 mln pasażerów, 2005 - 782 mln pasażerów, 2010 - 570 mln pasażerów, 2015 - 417 mln pasażerów, 2019 - 327 mln pasażerów, 2025 - 209 mln pasażerów<sup>4</sup>. Sytuację pasażerskiego transportu autobusowego obrazuje wykres 2.

---

<sup>4</sup> „Polska 1989-2014”, GUS, str. 74.

## Wykres 2 - Zmiany wolumenu pasażerów w transporcie autobusowym 1989-2025



Co istotne, o ile w pasażerskim transporcie kolejowym obserwujemy trend wzrostowy utrzymujący się od 2005 r., ze zwiększeniem jego dynamiki od roku 2015, to w pasażerskich przewozach zbiorowych transportem samochodowym obserwujemy nieustanny spadek począwszy od roku 1989 do dnia dzisiejszego. Mając jednak na uwadze dane GUS dotyczące tego środka transportu w kontekście preferencji podróżnych przytoczone w dalszej części opracowania, wniosek ten należy traktować jedynie jako obrazujący trend.

Poszukując przyczyn zaistniałego spadku przewozów pasażerskich w obu gałęziach transportu należy przyjrzeć się takim czynnikom jak demografia oraz kwestia emigracji zarobkowej. Skala zaistniałego zjawiska jest jednak zbyt wysoka, by można ją tłumaczyć jedynie powyższymi czynnikami. Dodatkowo wyż demograficzny z przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, w latach 1995 - 2005 (latach osiągania aktywności zawodowej) był jedną z przyczyn zwiększonej emigracji zarobkowej, zatem czynnik ten pomniejszyć powinien realny wpływ zjawiska emigracji zarobkowej na zmniejszenie się zainteresowania zbiorowym transportem pasażerskim. Wpływ zaś negatywnego trendu

demograficznego na mobilność pasażerską, z uwagi na moment osiągnięcia aktywności zawodowej, powinien być brany pod uwagę w okresie od 2005 r. do dnia dzisiejszego. Jednakże w latach 2006-2015 średnioroczny wolumen kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie 272 mln pasażerów, wyższy o 14 mln pasażerów od najniższego poziomu zanotowanego w roku 2005 świadczy o tym, że wpływ czynników związanych z emigracją i demografią nie był najistotniejszym elementem zaobserwowanego spadku przewozów pasażerskich. Ponadto średnioroczny wolumen kolejowych przewozów pasażerskich w kolejnym dziesięcioleciu wynoszący 326 mln pasażerów dodatkowo wzmacnia powyższy wniosek. Nie mniej powyższe czynniki mogły wpłynąć na negatywne trendy przewozowe. Skokowy spadek pasażerskich przewozów zbiorowych zarówno w transporcie kolejowym jak i samochodowym po roku 1989 powoduje konieczność poszukiwania kolejnych czynników przyczyniających się do zaistniałych spadków przewozów pasażerskich.

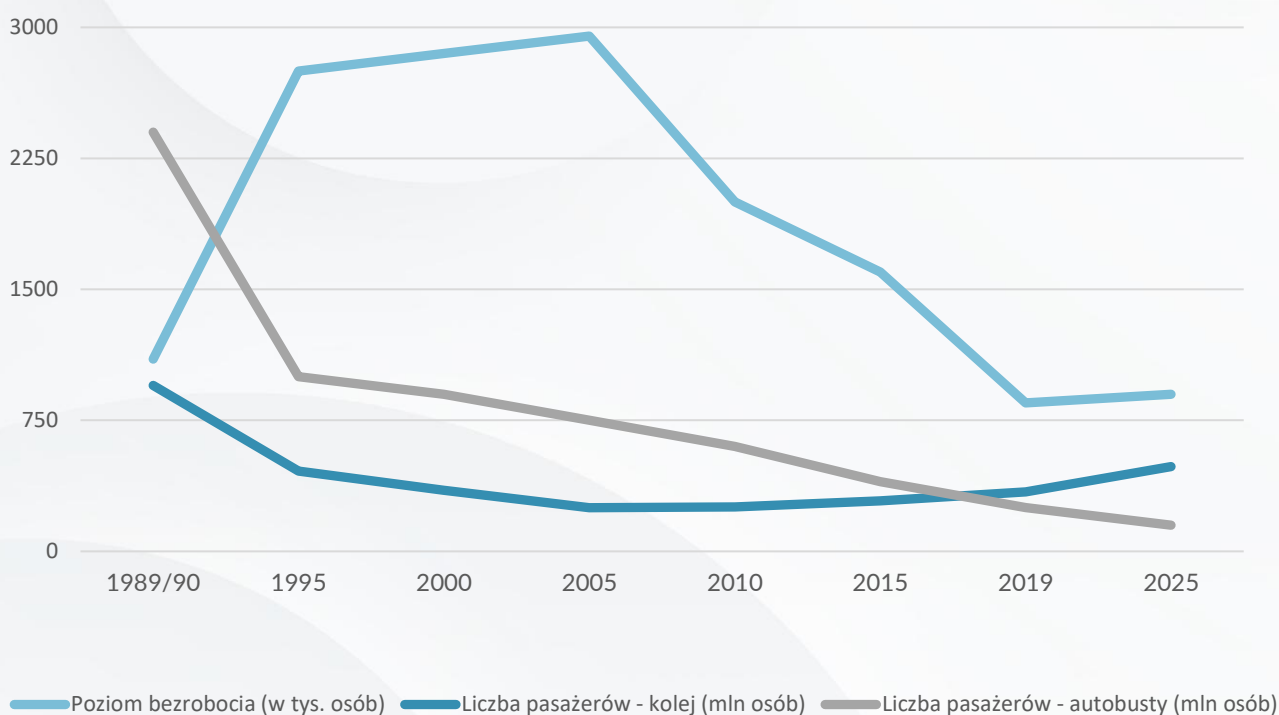
Istotnym czynnikiem wpływającym negatywnie na poziom przewozów pasażerskich, zarówno w transporcie kolejowym jak i samochodowym, z całą pewnością było zjawisko bezrobocia. Przemiany gospodarcze po roku 1989 spowodowały przebudowanie modelu codziennego funkcjonowania dużej części społeczeństwa. Przeobrażenia gospodarce w kierunku modelu bardziej rozproszonego, opartego na własności prywatnej, wraz ze wzrostem bezrobocia determinowały zmiany modelu aktywności zawodowej, w tym również w obszarze transportu pasażerskiego. Zjawisko bezrobocia w Polsce, charakteryzujące się szczególnym nasileniem w latach 1991 - 2006 z apogeum w latach 2001 - 2004, wpływało negatywnie na wolumen przewozów zbiorowych. W latach 1991 - 2006 bezrobocie utrzymywało się na poziomie ponad 2 mln osób, z pikami w latach 1992 - 1995 w przedziale 2,5 - 2,95 mln osób oraz w latach 2000 - 2005 z pikami w przedziale 2,7 - 3,3 mln osób. Jedynie lata 1997 - 1998 były okresem zmniejszenia się stopy bezrobocia do poziomów poniżej 2 mln osób.<sup>5</sup> Tak rekordowe poziomy bezrobocia musiały negatywnie odbić się na poziomie przewozów pasażerów transportem zbiorowym, w tym kolejowym. Jednocześnie od roku 2006 obserwujemy skokowy spadek bezrobocia z poziomu 2,8 mln ludzi do poziomu 1,4 mln ludzi w roku 2008, by następnie w latach 2009 - 2014 oscylować wokół poziomu 2 mln ludzi. Od roku 2015 obserwujemy kolejny skokowy spadek bezrobocia skutkujący poziomem

---

<sup>5</sup> Dane GUS, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/bezrobocie-rejestrowane/liczba-bezrobotnych-zarejestrowanych-w-latach-1990-2026,6,1.html>

bezrobocia w ostatnich latach poniżej 1 mln osób.<sup>6</sup> Zestawiając zaistniałe trendy w obszarze bezrobocia oraz wolumenu przewozów pasażerskich kolejną należy zauważyć, że w okresie gwałtownego wzrostu i utrzymywania się bezrobocia na wysokim poziomie obserwowany był również wyraźny trend spadkowy przewozów pasażerskich. Sytuację tą przedstawia wykres 3.

Wykres 3 - Dynamika bezrobocia na tle wolumenu samochodowych i kolejowych przewozów pasażerskich w latach 1989-2025



Wykres ten wskazuje, że dynamika wzrostu bezrobocia bardzo mocno koresponduje z dynamiką spadku przewozów pasażerskich w latach 1989 - 2005. Od roku 2006, kiedy to można zaobserwować spadkowy trend bezrobocia aż do 2024 r., trudno uznać bezrobocie jako czynnik, który w przeważający sposób wpłynął negatywnie na wolumen przewozów pasażerskich. O ile w odniesieniu do pasażerskich przewozów kolejowych da się zaobserwować pozytywną korelację pomiędzy wzrostem zatrudnienia a zwiększeniem się wolumenu przewozów, o tyle w przypadku pasażerskich przewozów zbiorowych w transporcie samochodowym taka korelacja nie występuje. Wniosek ten należy jednak uznać za mający na

<sup>6</sup> ibidem

celu jedynie ukazanie trendu, w związku z danymi GUS prezentowanymi w dalszej części opracowania, dotyczącymi preferencji podróżnych.

Wydaje się, że przyczyn spadku pasażerskich przewozów zbiorowych nie należy również upatrywać w zmniejszeniu się mobilności społeczeństwa. Dane GUS zdają się potwierdzać ten wniosek. Według danych Urzędu liczba podróży przypadająca na 1 członka gospodarstwa domowego podróżującego po Polsce w typowym dniu roboczym w 2024 r. wyniosła 2,6 - w tym roku dziennie odbywało się 65,3 mln podróży. Zgodnie z badaniami GUS w typowym dniu roboczym, aż 73,6% członków gospodarstw domowych odbywało dziennie co najmniej jedną podróż. Z pośród zaś 24% niepodróżujących członków gospodarstw domowych niemal połowa z nich nie podróżowała ze względów zdrowotnych. Jak wskazuje GUS większość destynacji podróży w typowym dniu roboczym stanowiły „miasta rdzenie” poszczególnych województw. Drugim pod względem liczby typem podróży były podróże, podczas których przemieszczano się pomiędzy „powiatami rozlewających się miast rdzeni danego województwa”. W opracowanej informacji Urząd zwrócił uwagę również na takie czynniki jak: motywacja do podróży, czas trwania podróży, liczba etapów podróży, środek transportu. W odniesieniu do czasu trwania, 40,2% podróży charakteryzowało się czasem do 10 minut, 33,5% trwało od 11 do 30 minut, a 19,6% podróży charakteryzowało się czasem od 31 do 60 minut. Natomiast podróże trwające dłużej niż 60 minut stanowiły 6,7% ogółu podróży. Kolejnym bardzo istotnym kryterium jakie uwzględnił GUS jest liczba etapów podróży. Zgodnie z wynikami badania najpopularniejsze były podróże jednoetapowe, które stanowiły aż 97,5% wszystkich podróży. Podróże dwuetapowe stanowiły 2% a podróże obejmujące trzy i więcej etapów stanowiły zaledwie 0,5% wszystkich podróży. Jeśli chodzi o rodzaj środka transportu, najpopularniejszy środek transportu, którym odbyto 39,1 mln podróży poprzez co najmniej jeden etap podróży, stanowił samochód osobowy. 5,4 mln podróży odbyło się z wykorzystaniem autobusu miejskiego, podmiejskiego lub trolejbusu. Rower wybrano podczas 3,2 mln podróży. Tramwaj lub metro wybrano w 1,8 mln podróży. Kolejne pozycje zajęły m.in. autobus/autokar/minibus międzymiastowy (0,9 mln podróży) oraz kolej (0,8 mln podróży). Jednocześnie w ramach podróży jednoetapowych 60,3% odbywało się samochodem osobowym, a 21,5% pieszo. Przytłaczającą większość motywacji do podróży stanowiły motywacje związane z dojazdem do pracy lub szkoły. Jako istotne motywacje, chociaż z dużo mniejszym udziałem, należy określić również wyjazdy na zakupy, podwożenie i odwożenie oraz

rekreację i ochronę zdrowia. Skala dysproporcji jest jednak na tyle wysoka, że poza motywacją zakupową oraz odwożeniem i podwożeniem ludzi inne motywacje należy określić jako bardziej incydentalne.<sup>7</sup> Nie wchodząc w metodologię powyższego badania oraz jego korelację z innymi badaniami, opracowana przez GUS informacja w przedmiocie mobilności transportowej ludności jest bardzo istotna dla zrozumienia trendów w szeroko rozumianym transporcie pasażerskim.

Mając powyższe na uwadze, przyczyn malejącego trendu w pasażerskim transporcie zbiorowym należy upatrywać w zwiększeniu się wykorzystania w prowadzonych podróżach transportu indywidualnego, przede wszystkim z wykorzystaniem samochodu osobowego. Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”) natężenie ruchu na drogach krajowych w latach 2010 - 2015 wrosło o 14%, by w latach 2015 - 2021 wzrosnąć o kolejne 21% względem roku 2015.<sup>8</sup>

Jednocześnie poczynszy od roku 1990 przez niespełna 25 lat zwiększyła się bardzo mocno liczba samochodów osobowych. Przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać przede wszystkim w bardzo niskiej dostępności tego rodzaju dóbr w okresie funkcjonowania na obszarze Polski ustroju komunistycznego. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że w latach 1950 - 1974 wyprodukowano w Polsce jedynie około 300 tys. samochodów osobowych - stopień zmotoryzowania społeczeństwa w roku 1975 r. wynoszący 32 samochody osobowe na 1000 mieszkańców charakteryzował się piętnastoletnim opóźnieniem, odpowiadając średniej światowej z lat sześćdziesiątych XX wieku. Zmotoryzowanie polskiego społeczeństwa nie odpowiadało nawet państwu RWPG<sup>9</sup> - w tymże roku powyższy wskaźnik na Węgrzech wynosił 50, w Czechosłowacji 101 a w NRD 112 samochodów na 1000 mieszkańców. Piętnaście lat później wskaźnik ten wynosił w Polsce już 137 samochodów na 1000 mieszkańców. W kolejnym ćwierćwieczu wskaźnik ten dynamicznie rósł, by w roku 2015 osiągnąć poziom 539 samochodów na 1000 mieszkańców, przy średniej UE wynoszącej 564 samochodów na 1000 mieszkańców<sup>10</sup>. W roku 1990 liczba samochodów osobowych w Polsce wynosiła niespełna 5,3 mln samochodów osobowych. W stosunku do roku 1990 w roku 1995 liczba ta wzrosła o około 43% do poziomu 7,5 mln samochodów a w roku 2000 o 90% do

<sup>7</sup> „Mobilność transportowa ludności w Polsce w 2024r. informacja sygnałna.” GUS - Urząd Statystyczny w Szczecinie. 31.10.2025 r.

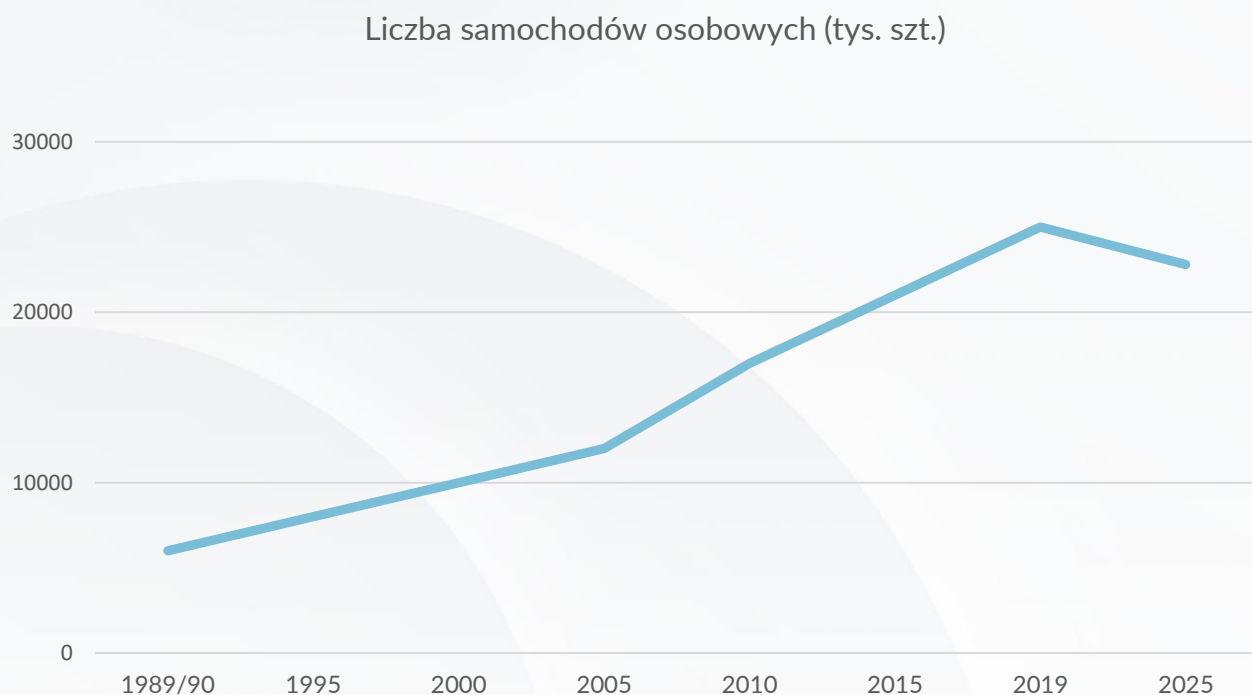
<sup>8</sup> „Ruch drogowy 2020/2021”, GDDKiA, Warszawa, 2022, str. 22.

<sup>9</sup> Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

<sup>10</sup> M.Menes, „Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990-2015”. Przegląd Komunikacyjny 4/2018.

poziomu niemal 10 mln szt. W roku 2005 liczba samochodów osobowych wynosiła 12,34 mln szt. a w roku 2010 - 17,24 mln szt., wzrastając w stosunku do roku 1990 odpowiednio o 134 i 228%. Pomiędzy rokiem 2010 a 2015 dynamika wzrostu liczby samochodów zwiększyła się, by w roku 2015 osiągnąć poziom 20,72 mln samochodów. Kolejna dekada to uspokojenie dynamiki, by w roku 2024 osiągnąć poziom niższy niż w roku 2019 tj. poziom 22,95 mln szt. względem 24,36 mln szt.<sup>11</sup> Liczbę samochodów osobowych oraz jej dynamikę wzrostu w latach 1990 - 2024 obrazuje wykres 4.

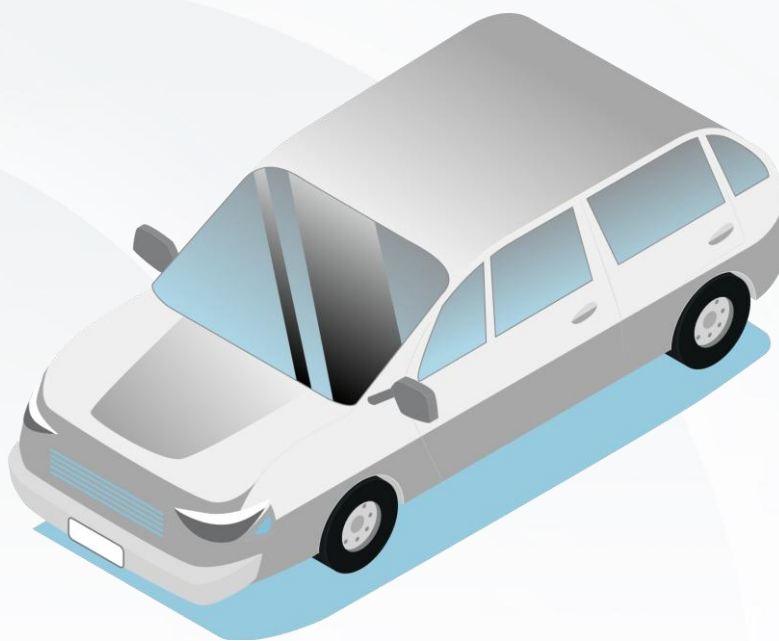
Wykres 4 - Dynamika przyrostu liczby samochodów osobowych w Polsce w latach 1990 - 2024



Powyższy wykres bardzo jasno ukazuje jak silnym, trwałym i stabilnym zjawiskiem było dążenie do posiadania samochodu osobowego. Skala zjawiska oraz jego stabilna dynamika wskazuje, że dążenie to nie było wynikiem przejściowego trendu spowodowanego jedynie niedoborem tego rodzaju dóbr w systemie gospodarki centralnie planowanej. Istotnych

<sup>11</sup> ibidem, dane GUS - <https://bdl.stat.gov.pl>,

determinantów tego zjawiska należy poszukiwać w wyzwaniach, ale i możliwościach, z jakimi musiało zmierzyć się społeczeństwo w kompletnie nowym otoczeniu gospodarczym. Załamanie stabilności zatrudnienia, przybieranie przez podmioty gospodarcze nowych form i kierunków działalności, determinowały mobilność jako jeden z kluczowych warunków konkurencyjności zarówno w odniesieniu do funkcjonowania podmiotów gospodarczych jak i pracujących na ich rzecz osób. Także zmiany przyzwyczajęń społecznych, w pewnej mierze będących wynikiem powyższych czynników, powodowały konieczność nastawienia na mobilność w wymiarze indywidualnym. Zaprezentowane dane świadczą również o tym, że polskie społeczeństwo podąża ścieżkami utartymi przez społeczeństwa funkcjonujące w warunkach gospodarki rynkowej. Świadczy o tym m.in. okoliczność, że liczba samochodów osobowych w Polsce na 1000 mieszkańców według danych Eurostatu stabilizuje się lekko przekraczając średnią unijną. W roku 2024 średnia europejska wynosiła 578 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, podczas gdy w Polsce liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosiła 629. W latach 2020 - 2024 odchylenia od średniej UE były niższe<sup>12</sup>.



Rozważając relację indywidualnego transportu pasażerskiego realizowanego za pomocą samochodu osobowego do transportu zbiorowego zarówno samochodowego jak i kolejowego,

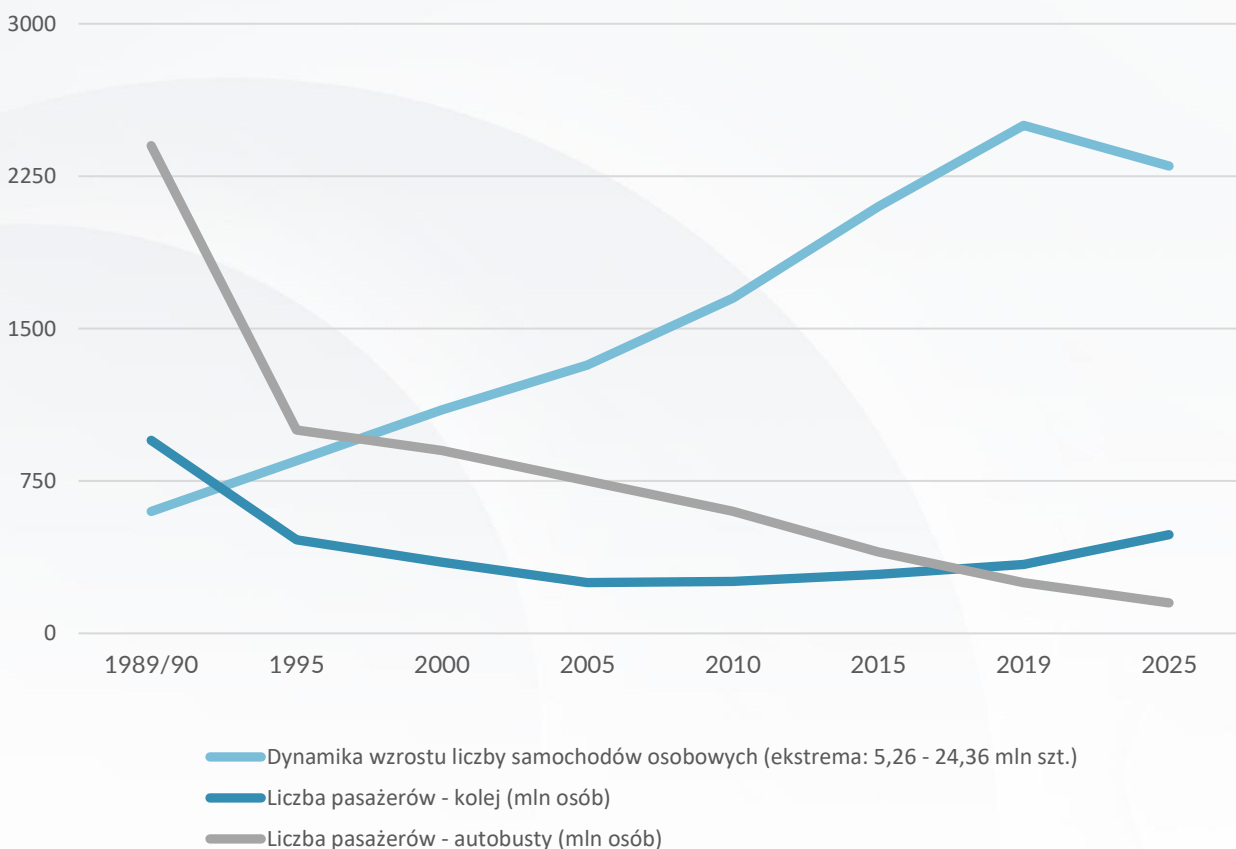
---

<sup>12</sup> Dane przytoczone za Eurostatem,  
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road\\_eqs\\_carhab/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en)

jako punkt odniesienia do określenia skali wykorzystania transportu indywidualnego należy przyjąć liczbę samochodów osobowych w Polsce. Jakkolwiek wskaźnik ten nie jest doskonały to jednak jego zasadniczym atutem jest dostępność danych statystycznych. Mając na uwadze, że celem przedmiotowego opracowania jest skupienie się na ukazaniu zaistniałych trendów, wskaźnik ten wydaje się być wystarczającym.

Relację wolumenu pasażerskich przewozów zbiorowych realizowanych transportem kolejowym i samochodowym do skali przewozów indywidualnych obrazowanym powyższym wskaźnikiem trendu na przestrzeni lat 1989 - 2025 przedstawia wykres 5<sup>13</sup>.

Wykres 5 - Samochody osobowe w Polsce na tle pasażerskich przewozów zbiorowych koleją i transportem samochodowym



<sup>13</sup> Dane dla liczby samochodów osobowych w Polsce podane za GUS za rok 2024, w związku z brakiem wiarygodnych danych za rok 2025 na dzień sporządzania publikacji, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>

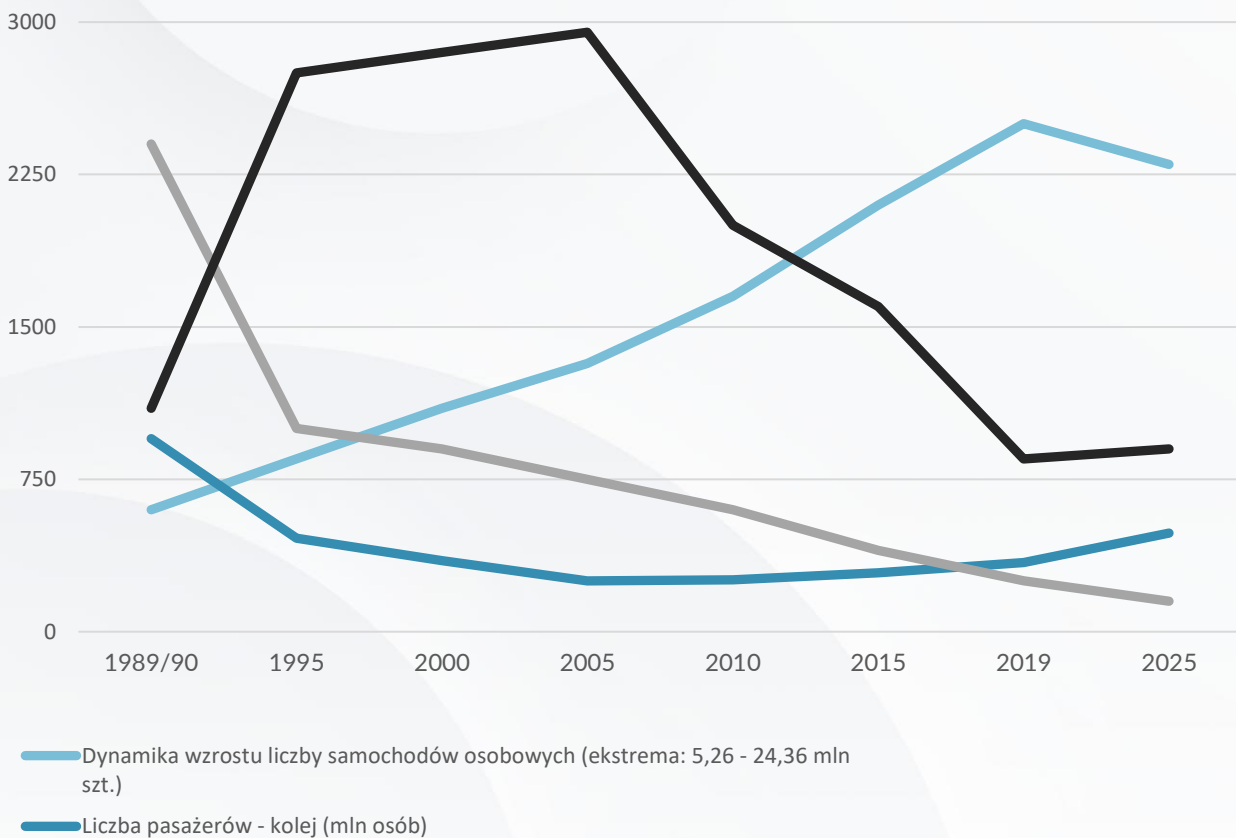
Zaprezentowany wykres, jak również wskazane wyżej wyniki ujęte w informacji sygnalnej GUS z 30 października 2025 r. wskazują bardzo wyraźnie, że indywidualny transport samochodowy wygrywa konkurencję z transportem zbiorowym. W słowie konkurencja wydaje się leżeć przyczyna obecnego stanu rzeczy. Zwiększenie się dostępności transportu indywidualnego wraz z zaistniałymi przemianami społeczno-gospodarczymi spowodowało przesunięcie ciężenia transportowego w tym kierunku. Wysoka atrakcyjność tego środka transportu powodowała, że mimo niezmodernizowanej sieci drogowej oraz wysokiej wypadkowości, pasażerskie przewozy kolejowe malały. Na degradację pasażerskiego transportu kolejowego miało także niebagatelny wpływ niedostateczne finansowanie sektora kolejowego, zarówno w obszarze infrastrukturalnym jak i taborowym. Również skostniała organizacja procesu transportowego, operująca na zasadzie „misji” określonej jeszcze w ramach poprzedniego systemu gospodarczego, nie pomagała w przedstawieniu kolei jako atrakcyjnego środka transportu.

## Czynniki kształtowania się trendów przewozowych

Wskazane badania statystyczne, jak również trendy zobrazowane w wolumenie przewozów transportem zbiorowym, powodują że konkurencyjność jest kluczową okolicznością jaką należy brać pod uwagę rozważając planistykę i optymalny wybór środków zmierzających do zwiększenia udziału transportu kolejowego w transporcie pasażerskim. Funkcjonując w ramach gospodarki rynkowej transport kolejowy jest usługą, która podobnie jak inne usługi i dobra oferowane na rynku zostaną nabyte tylko w przypadku, gdy będą atrakcyjne dla nabywcy. W przypadku niskiej atrakcyjności usługi określonej: ceną, jakością, bezpieczeństwem, szybkością wykonania i komfortem „użytkowania”, potencjalny nabywca wybierze inną konkurencyjną usługę. Z takim stanem rzeczy mamy do czynienia w odniesieniu do pasażerskiego transportu zbiorowego - z uwagi na niższą atrakcyjność, potencjalny nabywca wybierał samochód osobowy, jako usługę realizowaną we własnym zakresie w najbardziej optymalny dla niego sposób, pomimo że bezpieczeństwo podróży na niezmodernizowanej sieci drogowej pozostawało na niskim poziomie. Dla lepszego

zobrazowania tego stanu rzeczy należy posłużyć się wykresem, który uwzględni istotne mierzalne czynniki i dane ilustrujące sytuację (wykres 6).

Wykres 6 - Wolumen przewozów pasażerskich na tle kluczowych czynników



Zaprezentowany wykres wskazuje na korelację w latach 1990 - 2006 dynamiki wzrostu bezrobocia z dynamiką spadku zbiorowych przewozów pasażerskich zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym. Wykres wskazuje również na silną i stabilną dynamikę wzrostu liczby samochodów osobowych, niezachwianą przez 35 lat. Jednocześnie dynamika ta została wzmożona wraz ze spadkiem bezrobocia od roku 2006. Przyczyn wzrostu tej dynamiki obok zmniejszania się stopy bezrobocia należy upatrywać także w wejściu Polski do UE i tym samym

zniesieniu ograniczeń związanych ze sprowadzaniem do naszego kraju samochodów używanych z państw UE<sup>14</sup>. W odniesieniu do transportu kolejowego korelacja wolumenu przewozów z dynamiką kształtowania się stopy bezrobocia została zachowana również w okresie po 2006 roku, jednakże dynamika wzrostu przewozów kolejowych nie odpowiadała dynamice zmniejszania się stopy bezrobocia. Przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać przede wszystkim w wolnej reakcji sektora kolejowego na zapotrzebowanie jakie zaczął oferować rynek. Należy przy tym podkreślić, że zapotrzebowanie to w pewnej skali prawdopodobnie mogło pojawić się znacznie wcześniej. Ograniczenia nakładów infrastrukturalnych i taborowych oraz niedostosowana organizacja przewozów pasażerskich do warunków determinowanych przez umacnianie się rynkowego systemu gospodarczego i nowe trendy społeczne, nie pozwoliły jednak na ograniczenie strat kolei w wolumenie przewozów pasażerskich. Dodatkowo nakłady inwestycyjne poczynione na kolei zbiegły się z nakładami inwestycyjnymi w obszarze dróg, w tym w szczególności ukierunkowanymi na budowę dróg szybkiego ruchu. Ponadto dosyć wolne tempo realizacji inwestycji kolejowych w latach 2006 - 2015 dodatkowo spotęgowało problem.

## Preferencje podróżnych jako istotne czynniki doboru instrumentów promowania kolei

W zrozumieniu zaistniałych w najnowszej historii Polski trendów przewozowych oraz w określeniu optymalnych instrumentów promowania kolejowych przewozów pasażerskich pomocnym będą przytoczone wyżej badanie GUS, dotyczące preferencji podróżnych w roku 2025<sup>15</sup>.

Opierając się na powyższym badaniu, jako główną motywację odbycia podróży, do dalszych rozważań należy przyjąć codzienne dojazdy do pracy lub szkoły. Jako dodatkowe

---

<sup>14</sup> M. Menes, „Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990-2015”. Przegląd Komunikacyjny 4/2018.

<sup>15</sup> „Mobilność transportowa ludności w Polsce w 2024. informacja sygnałna.” GUS - Urząd Statystyczny w Szczecinie. 31.10.2025 r.

motywacje przyjąć należy rekreację i ochronę zdrowia. W rozważaniach dotyczących zwiększenia roli kolei w transporcie pasażerskim nie należy natomiast uwzględniać takich motywacji jak podwożenie i odwożenie z uwagi na typowo „samochodowy” ich charakter. Również główna motywacja związana z zakupami raczej nie będzie mogła być wykorzystana w zwiększeniu udziału kolei w transporcie pasażerów z uwagi na okoliczność, że są to zazwyczaj zakupy większe, których transport środkami komunikacji zbiorowej mógłby być utrudniony. Co ciekawe motywacja związana z turystyką i wypoczynkiem jest w ujęciu codziennych potrzeb społeczeństwa marginalna<sup>16</sup>. Motywacja ta odgrywa jednak znaczenie z uwagi na możliwość zwiększenia wykorzystania kolei w transporcie pasażerskim na dłuższe odległości. Zastrzec jednak należy, że w ujęciu całościowym motywacja ta będzie miała ograniczone znaczenie dla liczby przewiezionych pasażerów ogółem, natomiast będzie miała większe znaczenie dla wolumenu pracy przewozowej z uwagi na długość pokonywanego dystansu.

W odniesieniu do kryterium czasu podróży jako mniej istotne w skali globalnej, ale o pewnej istotności dla transportu aglomeracyjnego, należy określić preferencje czasowe podróży trwających do 10 minut, stanowiących aż 40,2% wszystkich podróży. Wpływ udziału kolei w podróżach trwających do 10 minut odnosił się będzie do podróży o charakterze aglomeracyjnym, bądź podróży pomiędzy sąsiadującymi miejscowościami położonymi dokładnie przy linii kolejowej, w których to miejscowościach zlokalizowane są przystanki kolejowe. W transporcie aglomeracyjnym kryterium czasu podróży do 10 minut dla obszarów położonych w bezpośredniej okolicy przystanków kolejowych może być istotne w szczególności zakładając, że na danej linii kolejowej lokalizowane będą przystanki w odległości umożliwiającej przemieszczanie się na zasadzie quasi metra. Taką rolę w dniu dzisiejszym pełni np. linia średnicowa w Warszawie w ramach pary torów aglomeracyjno-podmiejskich. Jednakże z uwagi na okoliczność, że co do zasady, w aglomeracjach w bezpośrednim otoczeniu kolei funkcjonuje również inna niż kolejowa komunikacja miejska, wpływ kolei jako istotnego składnika transportowego systemu aglomeracyjnego w podróżach do 10 minut będzie ograniczony. Z kolei w ramach 33,5% podróży, które trwały od 11 do 30 minut udział kolei w tych podróżach dotyczył będzie przede wszystkim transportu aglomeracyjnego, podmiejskiego oraz transportu pomiędzy położonymi przy linii kolejowej

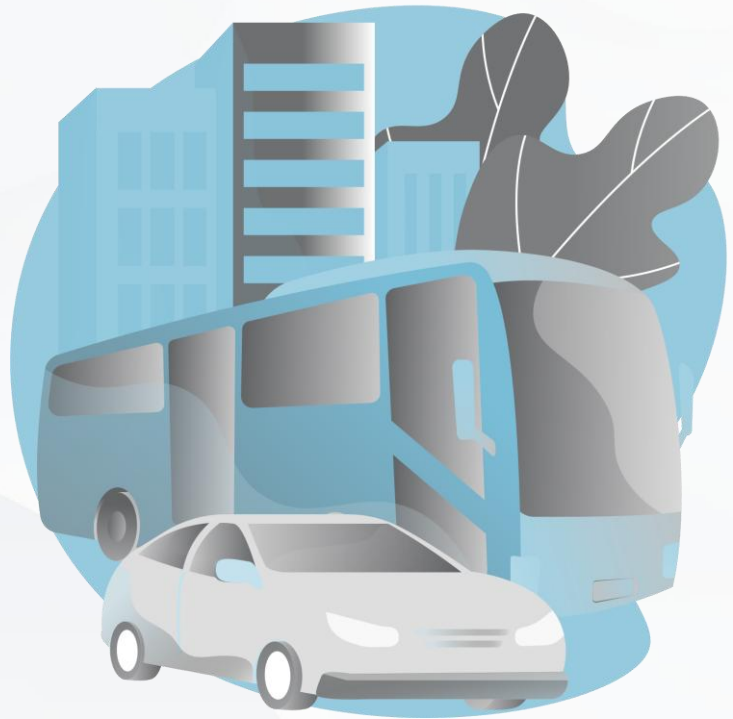
---

<sup>16</sup> ibidem; wykres nr 2.

miastami - „ośrodkami ciężenia” w danych powiatach. Przedział czasu podróży trwających od 31 do 60 minut, stanowiących 19,6% codziennych podróży, wydaje się być najbardziej istotny dla możliwości zwiększenia udziału kolei w transporcie ogółem - jest to przedział w pełni akceptowalny w odniesieniu do czasu podróży, gdzie destynacją kluczową są zajęcia zawodowe lub edukacyjne. Podniesienia wymaga, że wskazany przedział czasowy jest typowy dla podróży tego typu nawet w dużych ośrodkach aglomeracyjnych. Wysoką istotność dla zwiększenia udziału kolei w transporcie pasażerskim będą miały również podróże trwające dłużej niż 60 minut, które stanowiły 6,7% ogółu podróży. Ten przedział czasowy będzie istotny przede wszystkim dla podróży z wykorzystaniem pociągów dalekobieżnych i regionalnych, zarówno codziennych jak i okazjonalnych. Te ostatnie w ramach ww. badania GUS określone zostały jako „wyjazdy” definiowane poprzez fakt odbycia w ciągu trzech badanych miesięcy przemieszczenia z miejsca zamieszkania na odległość co najmniej 100 km z wykorzystaniem środka transportu. W odniesieniu do codziennych podróży związanych z czynnościami zawodowymi lub edukacyjnymi ten przedział czasowy również jest istotny, chociaż w mniejszym stopniu niż przedział czasowy 31 - 60 minut. Dla tego rodzaju podróży ten przedział czasowy będzie najistotniejszy, kiedy podróż nie będzie trwała dłużej niż 90 minut. Doświadczenie podróży koleją, pokazuje jednak, że identyfikuje się również podróżnych, w przypadku których taka codzienna podróż trwa do 120 minut. Z uwagi na uciążliwość czasową, jest to jednak znacznie mniejsza grupa podróżnych, nie mniej zauważalna. Konkludując stwierdzić należy, że ze względu na kryterium czasu niespełna 60% podróży podejmowanych w ciągu typowego dnia roboczego, trwających ponad 10 minut powinno być rozpatrywanych dalej, co do możliwości zwiększenia udziału kolei w transporcie pasażerskim ogółem w szerszej skali.

Kolejnym istotnym kryterium wskazywanym w badaniu GUS było kryterium liczby etapów podróży. W przypadku 21,5% spośród podróży jednoetapowych, które były realizowane pieszo, trudno sobie wyobrazić zmianę preferencji na rzecz kolei z uwagi na krótki czas oraz małą odległość podróży - ten strumień podróży należy całkowicie pominąć w ramach prowadzonych analiz. Jak podaje GUS największą część wśród podróży ogółem stanowiły podróże jednoetapowe, bo aż 97,5% wszystkich podróży po terytorium Polski. Podróże dwuetapowe to zaledwie 2,0% wszystkich podróży, a trzyetapowe i więcej - 0,5%. Zatem mając na uwadze ww. postawione założenie, do dalszych analiz nad możliwością zwiększenia

udziału kolei w transporcie pasażerskim ogółem należy wziąć pod uwagę niespełna 80% podróży określonych kryterium liczby etapów, tj. bez uwzględniania podróży pieszych. Ponadto poziom ten, w ujęciu ponadaglomeracyjnym, powinien zostać skorygowany o podróże trwające do 10 minut, który to wniosek został wyprowadzony przy omawianiu kryterium czasu trwania podróży. Wydaje się, że ponad wskazane korekty „filtr” liczby etapów podróży nie powinien dalej zawężać zakresu analiz, co do zwiększenia udziału kolei, w przewozach pasażerskich z dwóch względów. Po pierwsze część podróży koleją może być wykonywana jednoetapowo i w tym wypadku będzie miało znaczenie kryterium komfortu oraz szybkości podróży. Po drugie nie można wykluczyć, a wręcz można założyć, że preferencje co do liczby etapów podróży mogą ulec zmianie po zaoferowaniu rozwiązań gwarantujących zadowalający łączny czas podróży oraz komfort podróży jak i samej operacji zmiany środka transportu na dalszą część podróży.

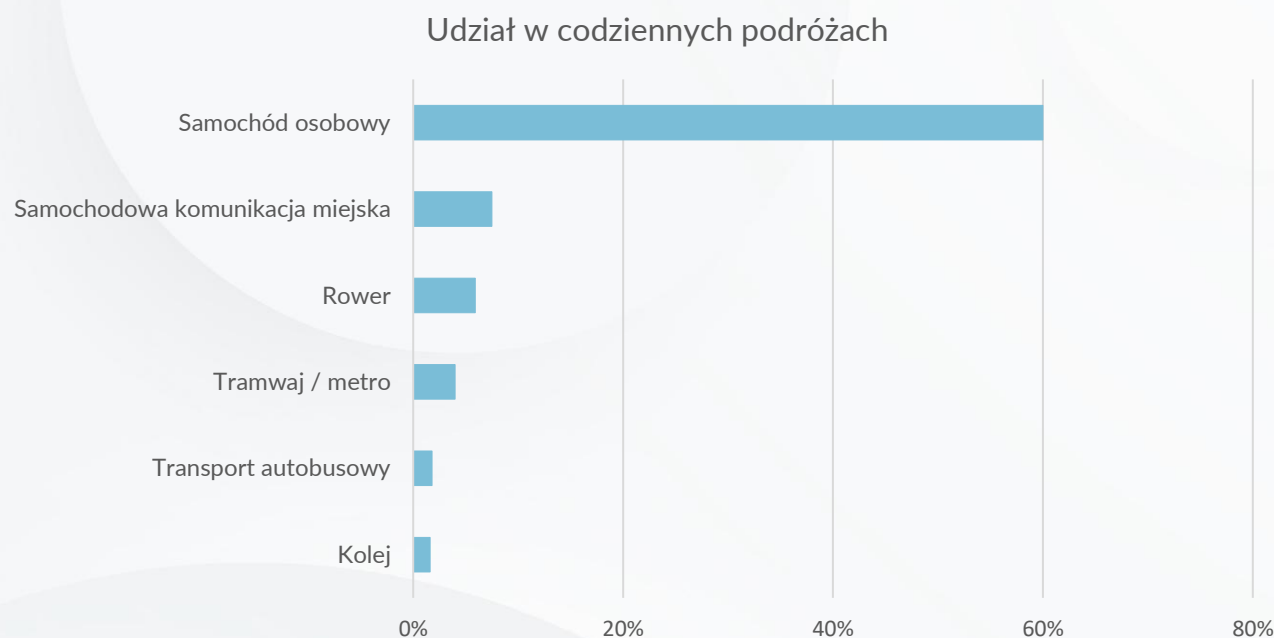


Według ww. danych GUS z uwagi na kryterium rodzaju środka transportu, najpopularniejszym środkiem transportu był samochód osobowy. Spośród 65,3 mln podróży aż 39,1 mln podróży odbyło się w ten sposób, że co najmniej jeden etap podróży stanowił samochód osobowy. Zatem w 60% podróży jako środka transportu użyto samochodu osobowego. Ponad 8% podróży odbyto komunikacją miejską z wykorzystaniem autobusu miejskiego, podmiejskiego lub trolejbusu a w niespełna 5% wykorzystano rower. W 2,8% podróży poruszano się tramwajem lub metrem, w 1,4% podróży wykorzystano transport autobusowy (inny niż miejski) a w 1,2% kolej. Jednocześnie w ramach podróży jednoetapowych 60,3% z nich odbywało się samochodem osobowym, a 21,5% pieszo.<sup>17</sup> Powyższe dane wskazują na olbrzymią dysproporcję pomiędzy transportem

<sup>17</sup> „Mobilność transportowa ludności w Polsce w 2024. informacja sygnałowa.” GUS - Urząd Statystyczny w Szczecinie. 31.10.2025 r.

indywidualnym a transportem zbiorowym w realizacji codziennych spraw przez ludność. Sytuację tą obrazuje dobitnie poniższy wykres 7.

Wykres 7 - Codzienne podróże w Polsce pod względem środka transportu



Wskazany wykres ukazuje ogromną dysproporcję w kwestii wyboru codziennego środka transportu pomiędzy samochodem osobowym a pozostałymi środkami transportu zarówno w ujęciu indywidualnym jak i łącznym. Ponadto na uwagę zasługuje okoliczność, że dane określone na podstawie preferencji transportowych społeczeństwa przez GUS nie są ze sobą zbieżne co najmniej w relacji pasażerski transport kolejowy - samochodowy (autobusowy) transport osobowy. We wcześniej przytaczanych danych ukazanych na wcześniejszych wykresach obserwowalny jest spadek pasażerskich przewozów autobusowych poniżej wolumenu przewozów kolejowych. Być może przyczyny tych rozbieżności należy szukać w dokumentowaniu poszczególnych przejazdów - kolejowe systemy sprawdzania biletów są co do zasady zautomatyzowane i oparte na czytnikach elektronicznych, za wyjątkiem komunikacji kolejowej na obszarze aglomeracyjnym, gdzie kontrola biletów na trasie przejazdu przez miasto często nie występuje, a w przypadku warszawskiej SKM przejazdy odbywają się na podstawie biletów komunikacji miejskiej. Uwzględniając pasażerów typowo aglomeracyjnych wolumen kolejowych przewozów pasażerskich w podróżach ogółem powinien się zwiększyć. Wskazana rozbieżność wymaga dalszych analiz, jednakże nie wpływa

na ogólne wnioski dotyczące możliwości zwiększenia pasażerskich przewozów kolejowych jak i określenie przyczyn zaistniałych trendów. Ciekawym wnioskiem jest również wysokie wykorzystanie roweru w realizacji codziennych potrzeb transportowych. Dostępne dane z badania przeprowadzonego przez GUS są jednak na tyle ogólne, że nie można określić odległości pokonywanych za pomocą tego środka transportu, jak również czy wykorzystywany jest on szerzej na obszarach dużych aglomeracji, w średnich lub mniejszych miastach, czy na obszarach wiejskich. Nie mniej trzeci wynik roweru w ramach codziennych preferencji ludności wymaga odnotowania oraz dalszych analiz, w szczególności mając na uwadze negatywne warunki atmosferyczne, jakie wiążą się z klimatem panującym na obszarze Polski przez dużą część roku. Wydaje się, że wykorzystanie roweru może pozytywnie wpłynąć na zwiększenie udziału kolei w transporcie ogółem przy zapewnieniu odpowiedniego zaplecza taborowego i organizacyjnego, jak również infrastruktury parkingowej i dojazdowej do miejsca przesiadki/wejścia na pokład pociągu. Na uwagę zasługuje również stosunkowo niskie wykorzystanie miejskiej komunikacji szynowej typu tramwaj i metro, autobusów „pozamiejskich” oraz kolei. Powyższe dane GUS zdają się świadczyć, że poza miastami aglomeracyjnymi o rozbudowanej sieci komunikacji miejskiej przytłaczająca większość codziennego transportu pasażerskiego odbywa się z wykorzystaniem samochodu osobowego, miejskiej komunikacji autobusowej oraz roweru.

## Perspektywy i podjęte działania

Pomimo dosyć jednoznacznych wyników płynących z prezentowanych danych, co do wolumenu zaspokajanych potrzeb transportowych przez dany środek transportu, zwiększenie udziału kolejowego transportu pasażerskiego w zaspokajaniu potrzeb transportowych społeczeństwa jest jak najbardziej możliwe i postępuje. Można dyskutować o skali zastosowanych środków finansowych, prawnych i organizacyjnych wpływających na dynamikę tego postępu, jednakże sam progres w zwiększeniu się udziału kolei w transporcie ogółem jest widoczny i wyraźny. Jest to zasługa przede wszystkim szerokiego frontu inwestycyjnego, jaki

obserwujemy na sieci kolejowej. Na proces ten wpływa również wymiana i modernizacja parku taborowego zarówno przez przewoźnika dalekobieżnego jak i przewoźników regionalnych. Na zmodernizowanych liniach kolejowych umożliwiających podróż z prędkościami rzędu 120 - 160 km/h obserwowany jest skokowy przyrost liczby pasażerów. Także tabor umożliwiający wykorzystanie powyższych parametrów prędkościowych na krótkich odcinkach pomaga skrócić podróż oraz wpływa korzystnie na przepustowość szlaków kolejowych, zwłaszcza realizując przewozy na odcinkach rzędu 50 - 150 km od dużego miasta aglomeracyjnego. Podkreślenia wymaga, że dopiero część - choć istota - frontu inwestycyjnego została zakończona. Po zakończeniu trwającego i planowanego do realizacji zasadniczego frontu inwestycyjnego określonego w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 r. oraz Programie Inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny (dalej: „Program CPK”), wykorzystanie kolei w transporcie pasażerskim powinno mocno wzrosnąć, zwiększając dynamikę wzrostu jaką obserwujemy od roku 2015. Oprócz samego efektu wzrostu wynikającego z modernizacji szlaku kolejowego, umożliwiającej skrócenie czasu podróży, istotnie wpłyną na zwiększenie wykorzystania kolei w transporcie pasażerskim także takie inicjatywy jak: Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku (dalej: „Program Kolej+”), w ramach którego uruchomione zostaną nowe szlaki kolejowe, tzw. program przystankowy, tzw. program utrzymaniowy, czy realizowany przez PKP S.A. Program Inwestycji Dworcowych. Wszystkie ww. programy odpowiadają pozytywnie na powszechne w pierwszym piętnastoleciu po zaistnieniu przemian ustrojowo - gospodarczych braki finansowe i na wynikające z tych braków zapóźnienia utrzymaniowo-naprawcze, skutkujące koniecznością kompleksowej modernizacji infrastruktury kolejowej. Dodatkowo Program CPK i Program Kolej+ przewidują budowę nowej infrastruktury, co uruchomi dodatkowe w stosunku do obecnych możliwości organizowania i prowadzenia połączeń pasażerskich oraz strumienie podróży. Tzw. program utrzymaniowy ma za zadanie m.in. zapewnić sfinansowanie utrzymania parametrów eksploatacyjnych udostępnianych przewoźnikom linii kolejowych, w tym linii zmodernizowanych. Wdrażany przez PKP S.A. Program Inwestycji Dworcowych ma z kolei zapewnić odpowiedni stan dworców kolejowych, gwarantujący zapewnienie komfortu pasażerom jeszcze przed rozpoczęciem podróży lub w czasie przesiadki oraz możliwość skorzystania z usług i punktów handlowych w celu maksymalizacji komfortu korzystania z kolei.



Na szczególną uwagę zasługuje również tzw. program przystankowy, który oprócz komponentu modernizacji i budowy przystanków klejowych ma również komponent polegający na budowie i aranżacji parkingów „park & ride” położonych przy przystankach kolejowych.

Wszystkie ww. programy wpłyną pozytywnie na dalsze zwiększanie udziału kolei w transporcie pasażerskim oraz poprawę dynamiki tego wzrostu. Programy te w swojej treści zawierają zespół celów kluczowych dla ich realizacji w tym również te, które mają za zadanie zwiększenie udziału kolei w transporcie pasażerskim, oraz mierniki ich wykonania. Z uwagi na charakter opracowania wskazane zostaną one w sposób skrócony.

**W Krajowym Programie Kolejowym realizacja kluczowych celów została określona poprzez:**

- stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz między miastami;
- modernizację i rozbudowę linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych przez poprawę przepustowości węzłów miejskich, poprawę czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych;
- likwidację „wąskich gardeł” oraz poprawę parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność;
- zaspokojenie potrzeb pasażerów oraz przewoźników, a także nadawców i odbiorców towarów przewożonych z wykorzystaniem transportu kolejowego;

- skrócenie czasów przejazdów;
- prowadzenie działań w zakresie multimodalności połączeń pasażerskich w ramach realizowanych inwestycji na etapie prac przygotowawczych;
- współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego oraz zainteresowanymi podmiotami, co do możliwości utworzenia węzłów przesiadkowych przy dworcach i przystankach kolejowych, integrujących różne gałęzie transportu pasażerskiego;
- stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz między miastami;
- modernizację i rozbudowę linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych przez poprawę przepustowości węzłów miejskich i poprawę czasu przejazdu;
- poprawę przepustowości linii kolejowych w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową;
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego.

Na szczególną uwagę zasługuje wprowadzenie w ramach aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego obowiązku prowadzenia działań na etapie planistycznym, zmierzających do utworzenia węzłów przesiadkowych, umożliwiających maksymalizację wykorzystania potencjału linii kolejowej.

**Możliwość monitorowania realizacji wskazanych celów została w Krajowym Programie Kolejowym określona poprzez wprowadzenie takich wskaźników jak:**

- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h;
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe).

**Według sprawozdania z realizacji Krajowego Programu Kolejowego za rok 2024, efekty rzeczowe realizacji programu, przedstawiają się następująco:**

- zmodernizowane lub wybudowane perony do końca 2024 r.: 1436 szt.;
- długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.: 174,8 km. Docelowa wartość po zakończeniu realizacji KPK: 650 km;
- średnie prędkości pociągów pasażerskich w relacjach między Warszawą a ośrodkami wojewódzkimi (stan na dzień 31 grudnia 2024 r.) według poniższej tabeli.

Tabela 1 - Średnie prędkości kursowania pociągów między Warszawą a miastami wojewódzkimi

Lp.	Miasto	Średnia prędkość (km/h)
1	Białystok	119
2	Bydgoszcz	111
3	Gdańsk	120
4	Gorzów Wielkopolski	111
5	Katowice	120
6	Kielce	101
7	Kraków	125
8	Lublin	111
9	Łódź	116
10	Olsztyn	111
11	Opole	118
12	Poznań	127
13	Rzeszów	125
14	Szczecin	118
15	Toruń	114
16	Wrocław	119
17	Zielona Góra	117

Celem Programu Inwestycyjnego CPK jest stworzenie uniwersalnego systemu

transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, a ponadto przyczynienie się do przebudowy krajowego systemu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Oprócz budowy samego lotniska program zakłada również budowę dworca kolejowego oraz tunelu kolejowego na obszarze lotniska, ściśle zintegrowanych z portem lotniczym, które zapewnią możliwość efektywnej obsługi pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych oraz multimodalność węzła w postaci obsługi ruchu przesiadkowego generowanego zarówno przez lotnisko, terminal autobusowy, airport city jak i przez inne pociągi. Ponadto program zakłada realizację inwestycji towarzyszących w postaci budowy linii kolejowych o wysokich parametrach, w tym stacji kolejowej CPK, wplatających węzeł w system linii kolejowych oraz budowę nowych i modernizację istniejących linii kolejowych. Celem programu w obszarze infrastruktury kolejowej jest skokowa poprawa krajowego systemu kolejowego oraz połączeń z innymi państwami. Dla realizacji powyższych celów program zakłada wykorzystanie nowych linii przez pasażerskie pociągi dalekobieżne dużych prędkości łączące najważniejsze aglomeracje, a także przez szybkie pociągi obsługujące ośrodki regionalne. Program zawiera również zespół celów i mierników, mających charakter wskaźników produktu, zmierzających do możliwości monitorowania jego realizacji zgodnie z założeniami określonymi w tym dokumencie.

Cel główny Programu Kolej+ został sformułowany jako uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej. Jako uzupełniające cele programu określone zostały komponenty organizacji przewozów pasażerskich oraz ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją.

Zgodnie ze sprawozdaniem z realizacji Programu Kolej Plus za rok 2024<sup>18</sup> na koniec roku 2024 żadna jednostka samorządu terytorialnego, do której skierowany został Program nie uzyskała jeszcze dostępu do transportu kolejowego, natomiast 35 projektów uzyskało wsparcie w ramach środków Programu. Ponadto liczba uzyskanych decyzji lokalizacyjnych lub opracowanych dokumentacji przedprojektowych wyniosła na koniec roku 34. Zgodnie

---

<sup>18</sup> Uchwała nr 108 Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2025 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku za rok 2024.

ze sprawozdaniem zakwalifikowane do wsparcia projekty znajdują się co do zasady na etapie realizacji umów na wykonanie dokumentacji projektowej. W niektórych przypadkach zawarto umowy o wykonanie dokumentacji projektowej i realizację robót budowlanych, w części projektów trwa postępowanie przetargowe a w części trwa przygotowanie do uruchomienia postępowania przetargowego.

**Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025** zakłada budowę, odbudowę, rozbudowę, przebudowę, modernizację przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym wydłużenie peronów w ramach wytypowanych lokalizacji w każdym województwie.

**Cele programu zostały sformułowane jako:**

- zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności przez uzupełnienie lokalnej i regionalnej punktowej infrastruktury pasażerskiej;
- dostosowanie infrastruktury przystankowej dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wsparcie zadań związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie punktowej infrastruktury pasażerskiej;
- dostosowanie przystanków kolejowych do ruchu dalekobieżnego (gdy dotyczy);
- usprawnienie komunikacji kolejowej, jako alternatywnej formy transportu innej niż transport drogowy;
- wzmocnienie efektywności działań w zakresie poprawy połączeń kolejowych na poziomie regionalnym i ponadregionalnym;
- realizację zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych.

Sprawozdanie z wykonania powyższego programu za 2024r.<sup>19</sup> wskazuje na uzyskanie następujących efektów w tymże roku:

- wybudowano 66 nowych przystanków kolejowych;
- zmodernizowano 84 przystanki kolejowe;

---

<sup>19</sup> Uchwała nr 105 z dnia 7 sierpnia 2025 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 za rok 2024.

- zrealizowano 24 zadania parkingowe a 85 pozostawało w realizacji.

## Podsumowanie

Mając na uwadze realizowane programy inwestycyjne i utrzymaniowe wydaje się, że kolejowy transport pasażerski ma podstawy dla utrzymania wzrostu oraz zwiększenia jego dynamiki. Efekty realizacji programów inwestycyjnych najbardziej przyczynią się do zwiększenia kolejowych przewozów pasażerskich. Jednocześnie istnieje potencjał do dalszego zwiększania udziału kolei w transporcie pasażerskim. W tym celu istotnym wydaje się organizowanie działalności transportowej w sposób zapewniający multimodalność kolejowego transportu pasażerskiego. Trwające programy inwestycyjne częściowo podążają tą ścieżką - chociażby cel określony w tej materii w Krajowym Programie Kolejowym oraz komponent parkingowy programu budowy i modernizacji przystanków kolejowych zmiierają w tym kierunku. Również założona multimodalność węzła CPK wpisuje się w ten scenariusz. Mając na uwadze przytoczone wyniki badań statystycznych związanych z wykorzystaniem poszczególnych gałęzi transportu, wydaje się, że szansą na szerszy udział kolei w przewozach pasażerskich jest zapewnienie jej konkurencyjności. Oferowana pasażerom usługa musi charakteryzować się przede wszystkim szybkością realizacji oraz komfortem zarówno samego przejazdu jak i podejmowanych czynności zmiierających do jego realizacji. Istotnym parametrem jest również koszt tej usługi. Mając jednak na uwadze objęcie większości pasażerskich przewozów kolejowych w kraju dofinansowaniem w ramach realizacji kontraktów służby publicznej wydaje się, że atrakcyjność kosztowa z punktu widzenia pasażera już istnieje. Jednakże takie czynniki jak: krótki czas podróży, jej łatwość i nieskomplikowanie procesu składającego się na jej realizację oraz komfort podróży, są w chwili obecnej kluczowymi determinantami składającymi się na podjęcie przez podróżnego decyzji o realizacji podróży z wykorzystaniem transportu kolejowego.

## Spis wykresów:

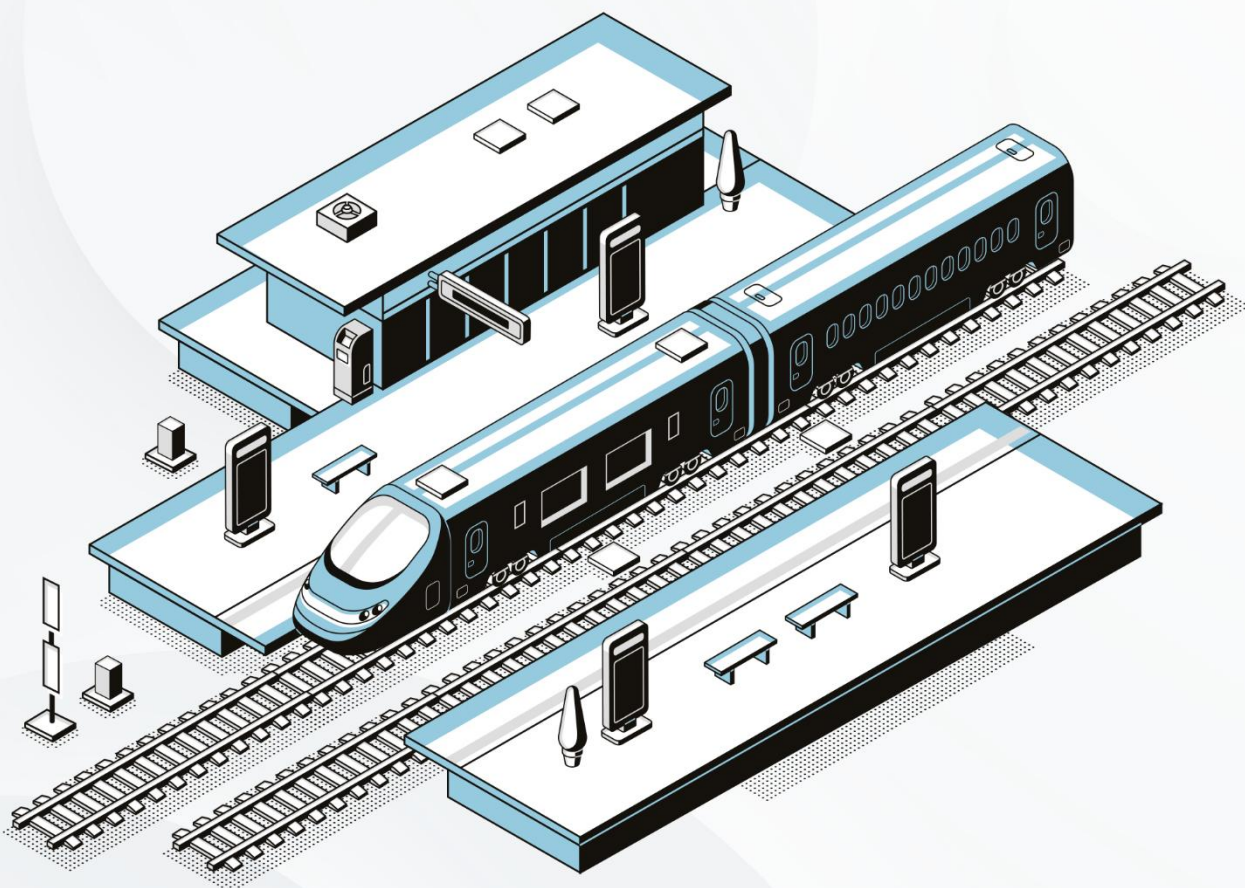
1. Wykres 1 Zmiany wolumenu pasażerów w transporcie kolejowym 1989-2025
2. Wykres 2 Zmiany wolumenu pasażerów w transporcie autobusowym 1989-2025
3. Wykres 3 Dynamika bezrobocia na tle wolumenu samochodowych i kolejowych przewozów pasażerskich w latach 1989-2025
4. Wykres 4 Dynamika przyrostu liczby samochodów osobowych w Polsce w latach 1990 – 2024
5. Wykres 5 Samochody osobowe w Polsce na tle pasażerskich przewozów zbiorowych koleją i transportem samochodowym
6. Wykres 6 Wolumen przewozów pasażerskich na tle kluczowych czynników
7. Wykres 7 Codzienne podróże w Polsce pod względem środka transportu

## Spis tabel:

1. Tabela 1 Średnie prędkości kursowania pociągów między Warszawą a miastami wojewódzkimi

## Źródła:

1. Główny Urząd Statystyczny (GUS)
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
3. Eurostat
4. Krajowy Program Kolejowy
5. Program Kolej+
6. Program CPK
7. Polska 1989 - 2014. Praca zbiorowa, GUS, Warszawa, 2014;
8. Transport – wyniki działalności w 2019 r., GUS, Warszawa - Szczecin, 2020;
9. Transport -wyniki działalności w 2015 r., GUS, Warszawa, 2016;
10. Biuletyn Statystyczny, nr 01/2026, GUS;
11. C. Leszczyńska „Polska 1918–2018. Tom 5. Historia Polski w Liczbach. Warszawa, 2018;
12. M. Menes, „Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990-2015;
13. Przegląd Komunikacyjny 4/2018; serwis internetowy Urzędu Transportu Kolejowego <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22946,Przewozy-pasazerskie.html>
14. W wykresach ujęto interwał pięcioletni; rok 2019 zastosowano, by rok 2020 (szczyt pandemii COVID) nie zaburzał obrazu. Rok 2025 lub 2024 zastosowano w zależności od dostępności danych.
15. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/bezrobocie-rejestrowane/liczba-bezrobotnych-zarejestrowanych-w-latach-1990-2026,6,1.html>
16. Mobilność transportowa ludności w Polsce w 2024r. informacja sygnałna. GUS - Urząd Statystyczny w Szczecinie. 31.10.2025r.;
17. Ruch drogowy 2020/2021, GDDKiA, Warszawa, 2022, str. 22;
18. [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road\\_eqs\\_carhab/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en)
19. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>



Analiza powstała w ramach aktywności Biura Analiz Centrum Grabskiego, którego powstanie sfinansowano w ramach realizacji zadania: „Edukacja społeczno-ekonomiczna wraz ze strukturalnym wsparciem dla Biura Analiz Fundacji Centrum im. Władysława Grabskiego” ze środków Narodowego Instytutu Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018-2030 PROO Priorytet 4. Zadanie realizowano w latach 2023-2024.



Biuro Analiz Centrum Grabskiego funkcjonuje aktualnie w ramach działań Centrum Myśli Narodowej, którego powstanie dofinansowano ze środków Funduszu Patriotycznego funkcjonującego w ramach Instytutu Dziedzictwa Myśli Narodowej im. Romana Dmowskiego i Ignacego Jana Paderewskiego - Edycja 2021 Wolność po polsku.



Dofinansowano ze środków Instytutu Dziedzictwa Myśli Narodowej im. Romana Dmowskiego i Ignacego Jana Paderewskiego w ramach Funduszu Patriotycznego.