



Pasażerowie kolei w Polsce na tle Europy

Analiza danych za I półrocze 2020-2023

i w latach 2013-2022

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

Warszawa 2024

Polska na tle Europy w I półroczu 2023 r.

Z zestawienia danych Eurostat dla 25 krajów europejskich¹ i UTK dla Polski² wynika, że w pierwszej połowie 2023 r. najwięcej pasażerów obsłużyła kolej w Niemczech (1 287,5 mln). To ponad jedna trzecia wszystkich pasażerów spośród analizowanej grupy państw. Na drugim miejscu znalazła się Francja z 503,3 mln pasażerów i z 13,1% udziałem w rynku, na trzecim Włochy z 399 mln pasażerów i udziałem na poziomie 10,4%, a w dalszej kolejności Hiszpania (325,6 mln i udział na poziomie 8,5%) i Szwajcaria (243,8 mln i udział w rynku w wysokości 6,3%). Na szóstej pozycji znalazła się Polska, gdzie w I połowie 2023 r. z kolei skorzystało 181,6 mln pasażerów, co stanowiło 4,7% udziału w rynku spośród analizowanych krajów.

Liczba pasażerów

Ponad 181,6 mln przewiezionych pasażerów kolei w Polsce w I półroczu 2023 r. oznacza wzrost liczby pasażerów o 14,9% w porównaniu z miesiącami styczeń-czerwiec 2022 r. (średnia wzrostu w tym okresie dla analizowanych krajów to 13%).

W przypadku Niemiec w I półroczu 2023 r. wzrost liczby pasażerów rok do roku wyniósł 14,3%. Nasi zachodni sąsiedzi od maja 2023 r. uruchomili „Deutschland Ticket”, czyli promocyjny bilet, który w ramach miesięcznej subskrypcji za 49 euro upoważnia do korzystania ze wszystkich środków transportu publicznego na terenie Niemiec³. Takie rozwiązanie jest kontynuacją wcześniejszej oferty – biletu za 9 euro, który uprawniał do nieograniczonych podróży koleją miejską, podmiejską i regionalną w określonych miesiącach. Ta promocja została wprowadzona w trudnych warunkach rynkowych, wobec rosnących cen paliw i wysokiej inflacji – miała na celu zachęcenie jak największej grupy osób do korzystania z usług kolei.

Liczba osób, które skorzystały z usług kolei w Hiszpanii, w I półroczu 2023 r. była wyższa o prawie 27,5% niż rok wcześniej. Dało to Hiszpanii czwartą pozycję pod względem dynamiki wzrostu na tle krajów, które znalazły się w zestawieniu. Zachętą do podróży koleją był program bezpłatnych biletów kolejowych na pociągi średniodystansowe, regionalne i podmiejskie (do 300 km), który ruszył w Hiszpanii w 2022 r. Program był kontynuowany przez cały 2023 r.⁴ i został przedłużony do końca 2024 r.⁵

Najwyższy procentowy wzrost liczby pasażerów w I półroczu 2023 r., wobec analogicznego okresu rok wcześniej, odnotowała kolej w Chorwacji (+37,8%). W I półroczu 2023 r. kolej obsłużyła w tym kraju 12,2 mln pasażerów (udział wśród analizowanych krajów na poziomie 0,3%). W ostatnich 10 latach inwestycje w chorwacką infrastrukturę kolejową były warte około 1 miliarda euro. Obecnie w trakcie jest 27 dużych projektów infrastrukturalnych w zakresie modernizacji i unowocześnienia. Większość z nich to inwestycje w dwóch kluczowych korytarzach – korytarzu śródziemnomorskim, który rozciąga się od miasta portowego Rijeka na północnym Adriatyku, przez Zagrzeb, do Budapesztu oraz korytarzu,

¹ Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Macedonia Północna, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Turcja, Węgry, Włochy.

² Dane o przewoźnikach posiadających licencję wydaną w Polsce oraz w innym kraju realizujących przewozy na terenie Polski.

³ <https://deutschlandticket.de/>.

⁴ <https://www.motorpasion.com/futuro-movimiento/comprar-renovar-abonos-gratis-renfe-cercanias-media-distancia-final-2023>.

⁵ <https://theobjective.com/economia/2023-12-27/billetes-gratis-trenes-cercanias/>

który rozciąga się od granicy Chorwacji ze Słowenią do granicy z Serbią. Oba te korytarze stanowią integralną część podstawowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)⁶.

W przypadku kolei w Luksemburgu wzrost liczby pasażerów rok do roku wyniósł 34,8%. Na kraj ten przypada 0,4% udziału w liczbie pasażerów wśród analizowanych krajów. W Luksemburgu od 29 lutego 2020 r. wszystkie formy transportu publicznego – w tym autobusy, pociągi i tramwaje – są bezpłatne zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów. To element polityki dążenia do ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Program ma zastosowanie w całym kraju, a pasażerowie muszą kupić bilet tylko wtedy, gdy chcą podróżować pierwszą klasą. Z programu bezpłatnego transportu korzystają również mieszkańcy miast przygranicznych, przy czym system nie ma zastosowania transgranicznego. Luksemburg jest połączony z Niemcami szybkimi pociągami ICE. Ma również połączenia transgraniczne z Francją za pośrednictwem TGV (2 godziny jazdy pociągiem do Paryża). Luksemburg w ciągu ostatnich kilku lat inwestował w przeliczeniu na 1 obywatela około 500 euro w modernizację i rozbudowę sieci kolejowej. Całkowicie został również zmieniony system autobusowy i tramwajowy⁷.

Dane z Estonii sugerują, że wpływ darmowego transportu na zrównoważony rozwój może nie przynieść oczekiwanych rezultatów. Od 2013 r. mieszkańcy Tallina mogli korzystać z bezpłatnego transportu publicznego obejmującego, który objął niektóre pociągi śródmiejskie⁸. W okresie I półrocza w latach 2020-2023 w Estonii średnia dynamika wzrostu pasażerów kolei rok do roku wyniosła 12,3% – to drugi najniższy wynik (po Bułgarii – wzrost o 10,2%) na tle analizowanych krajów.

W przypadku dwóch krajów – Grecji i Francji – w pierwszym półroczu 2023 r. liczba pasażerów kolei była niższa odpowiednio o 10,7% i 9,9% w porównaniu z I półroczem 2022 r. We Francji od 23 maja 2023 r. zaczął obowiązywać zakaz pasażerskich lotów krótkodystansowych na wybranych trasach, które można pokonać pociągiem w czasie krótszym niż 2,5 godziny. Francja jest pierwszym krajem, który wprowadził tego typu rozwiązanie⁹. Francuzi argumentowali je polityką zachęcania do korzystania ze środków transportu, które emitują mniej gazów cieplarnianych.

Najwyższy średni wzrost liczby pasażerów rok do roku w okresie I półrocza w latach 2020-2023 odnotowała Irlandia (+51,1%). W 2020 r. w Irlandii Północnej rozpoczęła się budowa nowego centrum autobusowego i kolejowego – Belfast Grand Central Station. Zgodnie z zapowiedziami będzie on największym zintegrowanym obiektem transportowym na wyspie Irlandii (i jednym z największych w Wielkiej Brytanii), a jego otwarcie zaplanowane jest pod koniec 2024 r. Dworzec Grand Central w Belfaście stanie się również nową siedzibą transgranicznego połączenia kolejowego Enterprise do i z Dublina, które zostanie przeniesione z obecnej bazy w pobliskim Lanyon Place¹⁰.

⁶ <https://seenews.com/news/croatian-railway-system-to-receive-62-bln-euro-in-investment-836840>.

⁷ <https://www.euronews.com/green/2023/03/22/the-worlds-richest-country-made-public-transport-free-heres-what-happened-next>.

⁸ <https://www.euronews.com/green/2023/10/04/tallinn-cars-were-a-status-symbol-after-the-soviets-now-bike-bus-and-tram-are-overtaking>.

⁹ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16193>.

¹⁰ <https://www.belfastlive.co.uk/news/belfast-news/how-belfasts-new-grand-central-28146377>.

Średnia dynamika wzrostu liczby pasażerów rok do roku w I półroczu w latach 2020-2023 była dodatnia w przypadku wszystkich analizowanych krajów (średnia dla 26 krajów to 19,9%). W przypadku Polski wartość ta wyniosła 23,6%, co plasuje nasz kraj na dziesiątej pozycji pod względem tego parametru.

Wskaźnik wykorzystania kolei

Po zestawieniu liczby pasażerów transportu kolejowego z liczbą osób mieszkających w poszczególnych krajach¹¹, można uzyskać wartość wskaźnika wykorzystania kolei na 1 mieszkańca danego państwa.

Z danych wynika, że w pierwszym półroczu 2023 r. z usług kolei pasażerskich najczęściej korzystał mieszkaniec Szwajcarii – średnio 27,7 razy. Dla statystycznego rezydenta Luksemburga wartość ta wyniosła prawie 21, natomiast w przypadku Danii było to 16,8. Niemcy z najwyższym udziałem pod względem liczby pasażerów, uzyskały wskaźnik wykorzystania kolei na poziomie 15,3 przejazdów na 1 mieszkańca w okresie styczeń-czerwiec 2023 r. Wskaźnik powyżej średniej europejskiej (7,4) odnotowała Holandia (10), Portugalia (8,9), Węgry (8,7) i Czechy (8,2).

Przeciętny obywatel naszego kraju w ciągu 6 pierwszych miesięcy 2023 r. skorzystał z transportu kolejowego prawie 5 razy – czyli poniżej średniej europejskiej.

Najwyższe wartości średniej dynamiki zmian wskaźnika wykorzystania kolei rok do roku w I półroczu w latach 2020-2023 odnotowała Irlandia (+48,9%), następnie Turcja (+48,3%), Włochy (+30%) i Holandia (29,6%). Dla Polski wartość ta wyniosła 24,5%, a średnia dynamika wzrostu dla 26 krajów była na poziomie 14,3%.

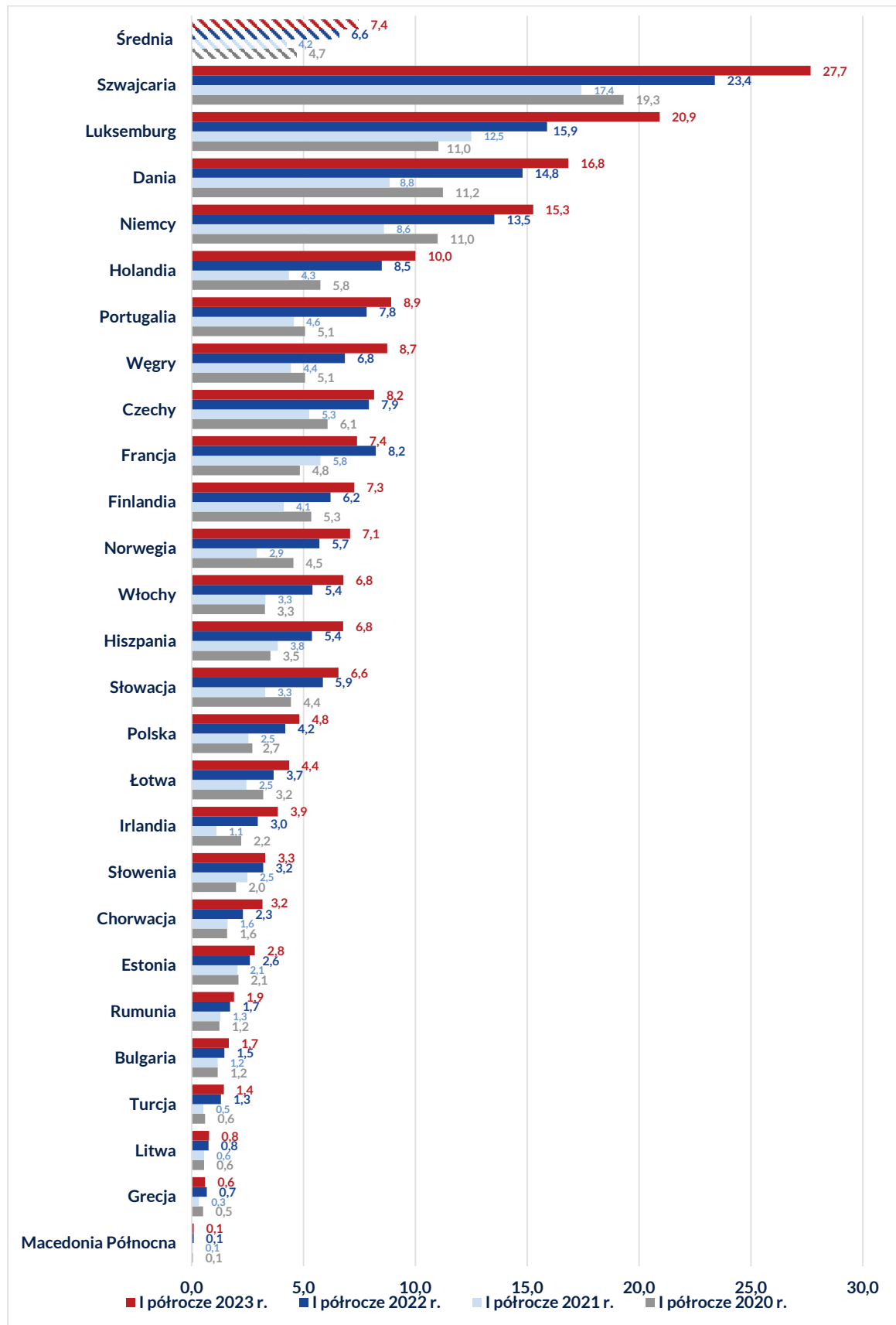
¹¹ Dane dla 25 państw wg Eurostat. Dane dla Polski wg GUS..

Tab. 1. Liczba pasażerów transportu kolejowego w poszczególnych krajach europejskich – pierwsze półrocze 2020 r. 2021 r. 2022 r. i 2023 r. (w mln), udział w liczbie pasażerów i dynamika zmian w procentach

L.p.	Państwo	Liczba pasażerów I półrocze 2020 r.	Liczba pasażerów I półrocze 2021 r.	Liczba pasażerów I półrocze 2022 r.	Liczba pasażerów I półrocze 2023 r.	Udział w liczbie pasażerów ogółem w I półroczu 2023 r.	Dynamika zmian liczby pasażerów I półrocze 2023/2022	Średnia dynamika zmian liczby pasażerów rok do roku I półrocze 2020 -2023
1.	Niemcy	915,0	715,2	1126,6	1287,5	33,5%	14,3%	16,7%
2.	Francja	326,1	389,7	558,7	503,3	13,1%	-9,9%	17,6%
3.	Włochy	195,2	195,6	319,1	399,0	10,4%	25,0%	29,5%
4.	Hiszpania	166,5	182,4	255,4	325,6	8,5%	27,5%	25,7%
5.	Szwajcaria	166,1	151,1	204,4	243,8	6,3%	19,3%	15,2%
6.	Polska	104,3	97,1	158,1	181,6	4,7%	14,9%	23,6%
7.	Holandia	100,1	76,0	149,4	178,2	4,6%	19,3%	30,6%
8.	Turcja	50,4	44,3	111,0	122,7	3,2%	10,5%	49,7%
9.	Dania	65,4	51,7	86,9	99,9	2,6%	15,0%	20,7%
10.	Portugalia	52,2	47,0	81,0	93,3	2,4%	15,2%	25,8%
11.	Czechy	64,9	55,2	83,3	88,3	2,3%	6,0%	14,0%
12.	Węgry	49,5	43,1	66,3	83,9	2,2%	26,5%	22,5%
13.	Finlandia	29,5	22,8	34,4	40,5	1,1%	17,5%	15,3%
14.	Norwegia	24,4	15,7	31,0	38,9	1,0%	25,3%	29,0%
15.	Rumunia	24,0	24,7	32,7	36,2	0,9%	10,6%	15,3%
16.	Słowacja	24,3	18,0	31,9	35,6	0,9%	11,8%	21,1%
17.	Irlandia	11,0	5,6	15,0	20,0	0,5%	33,5%	51,1%
18.	Luksemburg	6,9	7,9	10,3	13,8	0,4%	34,8%	26,3%
19.	Chorwacja	6,5	6,5	8,9	12,2	0,3%	37,8%	24,9%
20.	Bułgaria	8,1	8,0	10,0	10,7	0,3%	7,4%	10,2%
21.	Łotwa	6,1	4,6	6,9	8,2	0,2%	19,5%	14,6%
22.	Słowenia	4,2	5,3	6,7	7,0	0,2%	3,5%	19,4%
23.	Grecja	5,5	3,5	7,1	6,3	0,2%	-10,7%	18,7%
24.	Estonia	2,8	2,7	3,5	3,9	0,1%	11,3%	12,3%
25.	Litwa	1,6	1,6	2,1	2,2	0,06%	5,3%	13,7%
26.	Macedonia Północna	0,12	0,12	0,17	0,18	0,005%	5,4%	14,0%

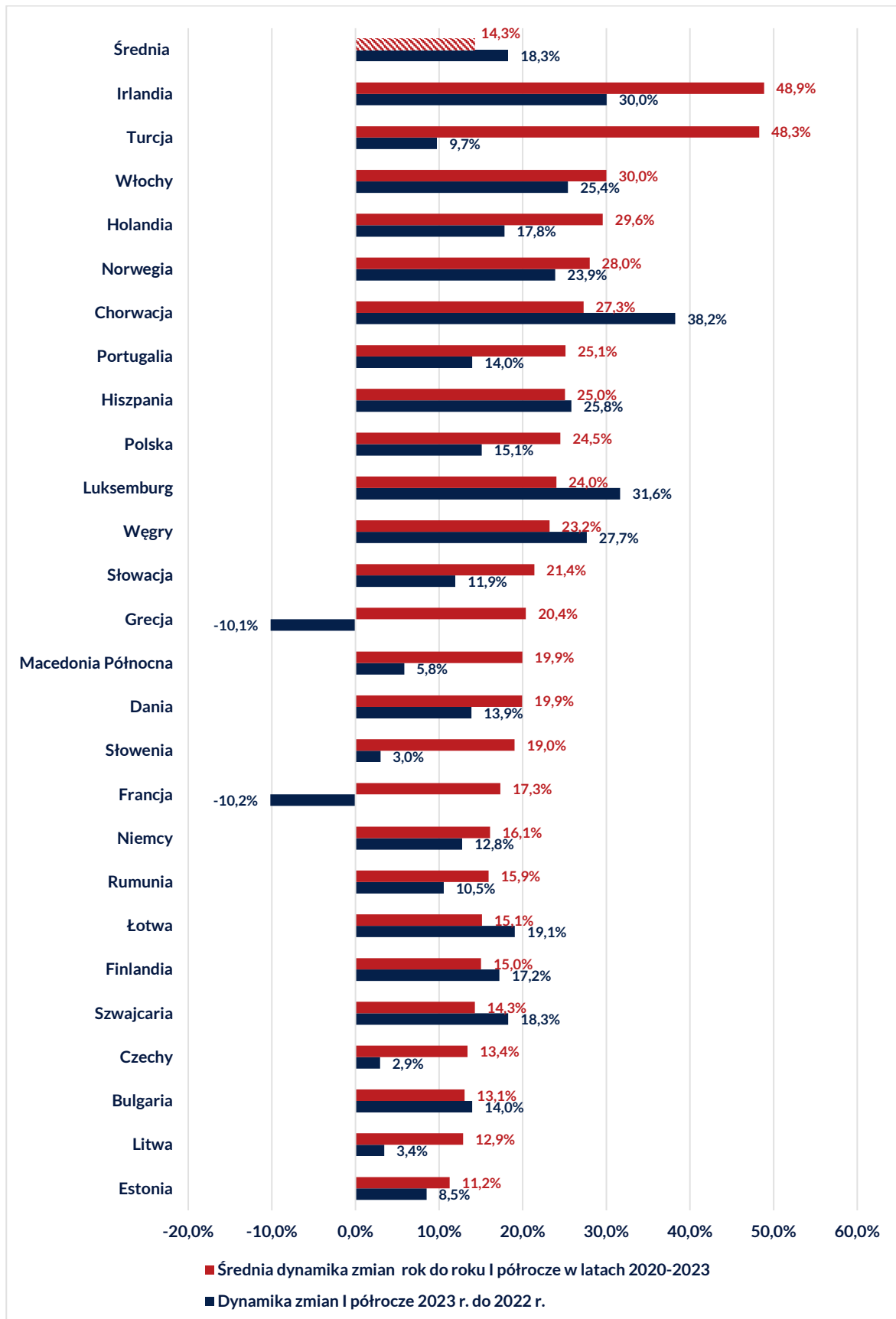
Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat.

Rys. 1. Wskaźnik wykorzystania kolei w poszczególnych krajach europejskich w I półroczu w latach 2020-2023



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat i GUS.

Rys. 2. Dynamika zmian wskaźnika wykorzystania kolei I półrocze 2023 r. do 2022 r. i średnia rok do roku w I półroczu w latach 2020-2023 w poszczególnych krajach europejskich



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat.

Polska na tle Europy lata 2013-2022

Dla zilustrowania jak na przestrzeni ostatnich lat kształtowały się przewozy kolejowe w Europie, zestawiono dane UTK dotyczące liczby pasażerów kolei w Polsce w latach 2013-2022 z danymi Eurostat dla 25 krajów dostępnymi za cały analizowany okres¹².

W przypadku Polski rok 2022 r. pod względem liczby pasażerów (342,2 mln) był rekordowy nie tylko na przestrzeni ostatniej dekady, ale od początku XXI wieku.

Z zestawienia wybranych danych Eurostat dla 25 krajów wynika, że łącznie w 2022 r. liczba pasażerów była niższa o 12,2% w porównaniu z przedpandemicznym 2019 r. Na 10-letniej osi czasu łączna liczba pasażerów w Europie osiągnęła w 2022 r. poziom niższy do uzyskanego również w 2013 r., co świadczy o tym, że na poziomie europejskim przewozy nie odbudowały się do poziomu sprzed pandemii.

W 2022 r. liczba pasażerów kolei była wyższa niż 2019 r. w przypadku Polski (+1,9%), Lichtensteinu (+48,1%), Danii (+46%), Bułgarii (+8,1%), Słowenii (+4,9%), Rumunii (+1,1%).

Z punktu widzenia dynamiki wzrostu w perspektywie tych 10 lat, w 2022 r. był najwyższy wzrost liczby pasażerów kolei rok do roku. Łącznie dla 25 krajów wzrost ten wyniósł 39,3%. W przypadku Polski liczba pasażerów w 2022 r. wzrosła o 39,6% wobec 2021 r. Wyższa w porównaniu do średniej unijnej była również średnia dynamika wzrostu rok do roku obliczona dla okresu 10 lat (+4,6%), przy średniorocznym wzroście dla 25 krajów na poziomie 2,1%.

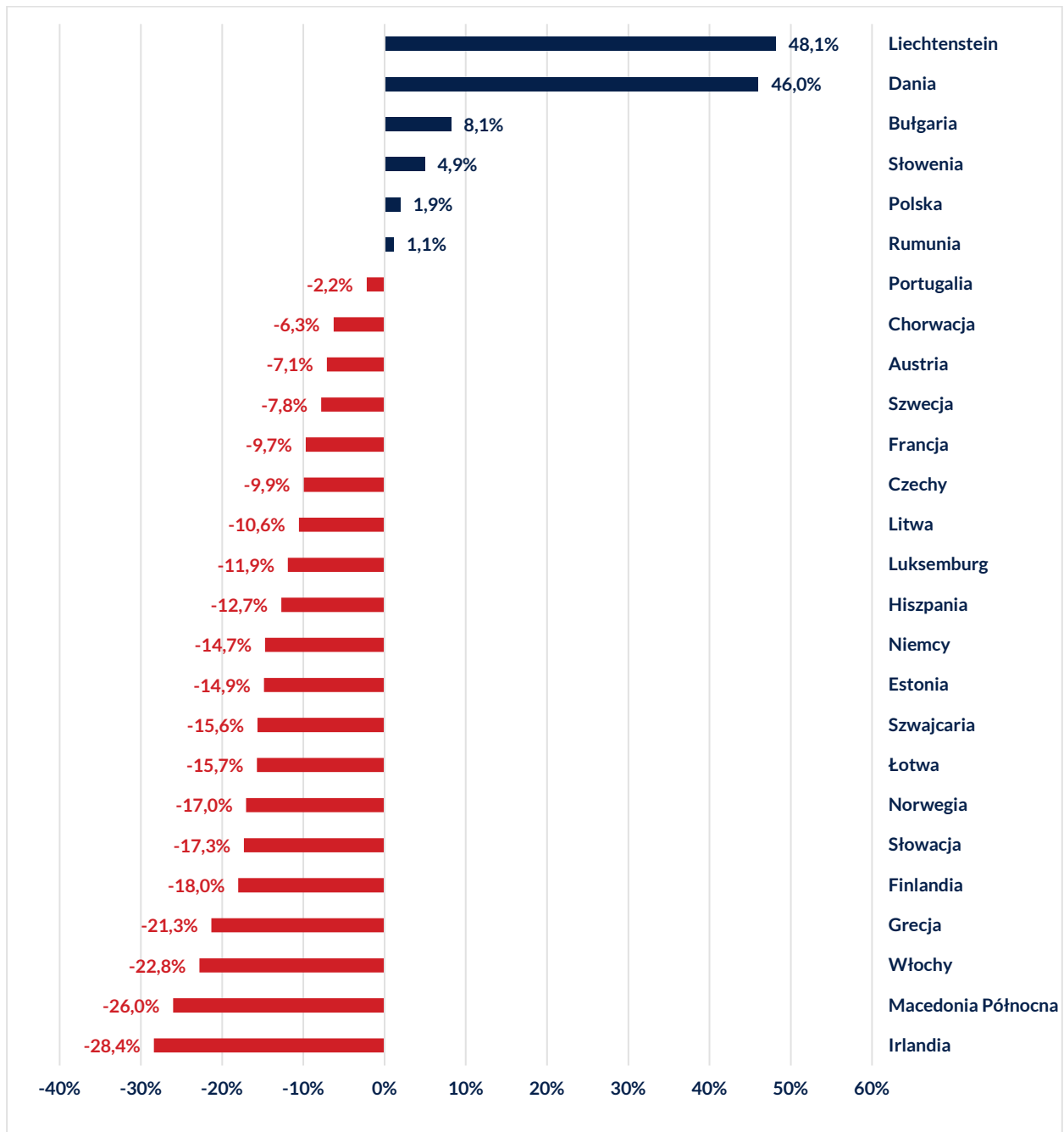
Rys. 3. Liczba pasażerów kolei w Polsce (dane UTK) i ogółem w 25 krajach (wg danych Eurostat) w latach 2013-2022 (w mln)



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat.

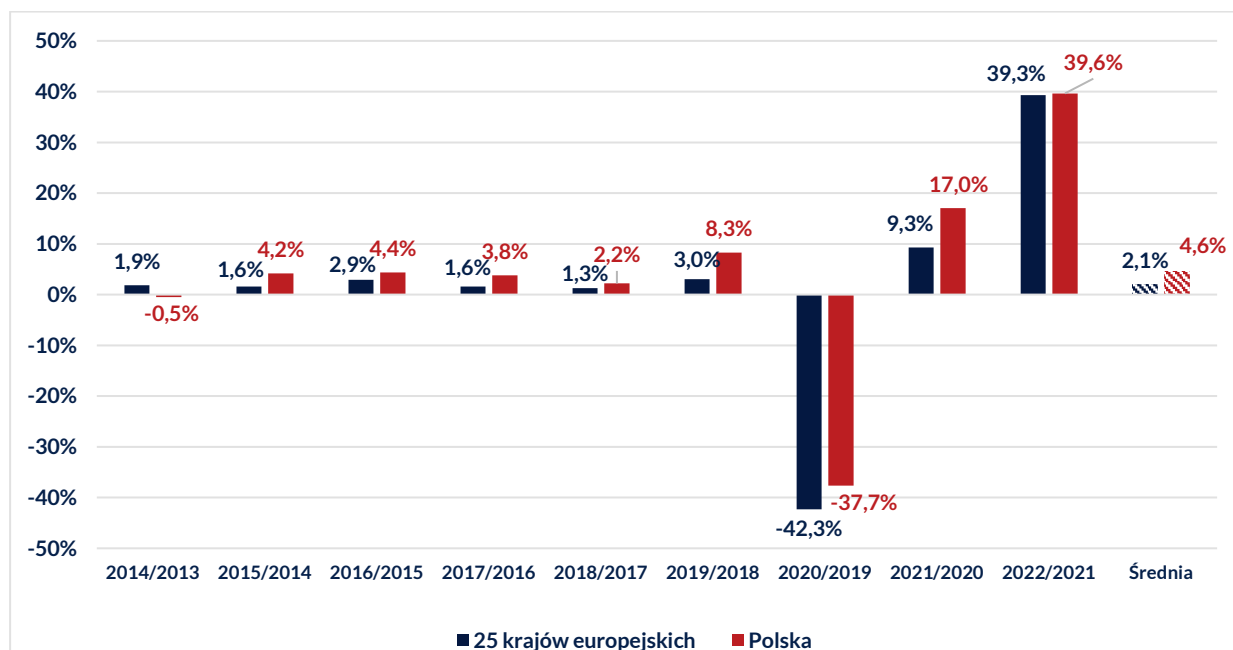
¹² Zagregowane pełne dane za lata 2012-2022 dla krajów Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Liechtenstein, Luksemburg, Łotwa, Macedonia Północna, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Włochy.

Rys. 4. Dynamika zmian liczby pasażerów kolei w 2022 r. wobec 2019 r. w poszczególnych krajach europejskich



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat.

Rys. 5. Dynamika zmian rok do roku liczby pasażerów kolei w Polsce (dane UTK) i ogółem w 25 krajach (dane Eurostat) w latach 2013-2022 (w %)



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat.

Podsumowanie

Dane dotyczące liczby pasażerów kolei w Europie w półroczu w latach 2020-2023 pokazują, że przewozy kolejowe zarówno w Polsce jak i Europie sukcesywnie odbudowują się po kryzysie wywołanym koronawirusem.

Rosnąca świadomość społeczeństwa na temat ekologicznego transportu a także konkurencyjne koszty podróży koleją na tle innych form dojazdu sprawiają, że pociąg staje się coraz bardziej atrakcyjną formą podróżowania. Mają na to wpływ zarówno większe inwestycje w infrastrukturę kolejową i tabor, jak i poszerzanie oferty połączeń kolejowych.

Wartości wskaźnika wykorzystania kolei w krajach europejskich za I półrocze w 2023 r. wskazują, że w podziale na poszczególne regiony Europy utrzymują się znaczne dysproporcje. Na 26 analizowanych krajów wartością parametru powyżej średniej europejskiej (7,4) może poszczycić się jedynie 8 państw (Szwajcaria, Luksemburg, Dania, Niemcy, Holandia, Portugalia, Węgry i Czechy). Pokazuje to, że potencjał wykorzystania kolei w transporcie osób w większości krajów europejskich (w tym w Polsce) jest jeszcze znaczny.

Dbłość o środowisko naturalne wymusza podejmowanie działań, które zainicjują zmiany nawyków podróżowania na bardziej ekologiczne. Wiele krajów proponuje rozwiązania, które mają zmobilizować i zachęcać do coraz częstszego wykorzystywania kolei – jednego z najbardziej zrównoważonych środków transportu publicznego.

Doświadczenia wybranych krajów europejskich pokazują, że nie ma uniwersalnego rozwiązania, „złotego środka”, którego wprowadzenie przełoży się na oczekiwany wzrost liczby pasażerów kolei. Obniżenie cen lub całkowita rezygnacja z płatnych biletów w transporcie publicznym to jeden ze sposobów, który może zachęcić ludzi do korzystania z jego usług.

Jednocześnie, aby tego typu rozwiązanie przyniosło oczekiwane rezultaty, kolej musi zaproponować dobrą ofertę i akceptowalną jakość usług.

Doświadczenia krajowych przewoźników kolejowych pokazują, że promocje cenowe pozwalające obniżyć koszty podróży pośrednio mają wpływ na zwiększoną frekwencję w pociągach. Na przykład w okresie długiego weekendu majowego pasażerowie PKP Intercity mogli skorzystać z promocji "Taniej z Bliskimi"¹³. Liczba pasażerów, która skorzystała z usług tego przewoźnika w maju 2023 r. wzrosła o prawie 6% w zestawieniu rok do roku i o ponad 35% w porównaniu do maja 2019 r. POLREGIO w swojej ofercie na długi weekend majowy proponowało Mini bilet turystyczny w cenie 46,40 zł uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów pociągami REGIO po prawie całej Polsce (z wyjątkiem województwa pomorskiego)¹⁴. W maju 2023 r. z usług tego przewoźnika skorzystało o 10,8% więcej pasażerów niż w maju 2022 r. W zestawieniu z analogicznym okresem 2019 r. był to wzrost o 13,6%.

Trudno oszacować w jakim zakresie niemiecka promocja biletu za 9 euro sprawdziłaby się w uwarunkowaniach krajowych. W Niemczech mamy dobrze rozwinięty publiczny transport zbiorowy. W Polsce są jeszcze regiony – np. na Podlasiu, Lubelszczyźnie, Podkarpaciu, Małopolsce czy w województwie świętokrzyskim – w których oferta kolei jest niewystarczająca, aby zachęcić pasażerów do przesiadki z prywatnych samochodów. Stacje kolejowe są daleko, pociągi kursują rzadko, a komplementarna komunikacja autobusowa wymaga wielu nakładów.

W przypadku specjalnych ofert należy mieć na uwadze, że zwiększone zapotrzebowanie na usługi kolejowe generuje potrzeby inwestycyjne w zakresie zapewnienia optymalnych parametrów tych przewozów. Mowa tutaj szczególnie o odpowiedniej liczbie taboru kolejowego, zarówno do przewozów aglomeracyjnych, regionalnych, jak i dalekobieżnych. Niewystarczająca liczba miejsc, tłok powodujący obniżenie jakości przewozów, mogą przynieść skutek odwrotny od zamierzonego.

Bezpłatny transport sprawdził się w małym kraju o wysokim poziomie ekonomicznym – Luksemburgu. W tym kraju rozwiązania administracyjne zostały powiązane z rozwojem infrastruktury. Luksemburg w ciągu ostatnich lat inwestował w jakość sieci transportowej kilkakrotnie więcej niż inne kraje europejskie.

W tym aspekcie (bezpłatnego transportu) nawet stworzenie jednego biletu regionalnego mogłoby być niewystarczające dla popularyzacji kolei przy wciąż występujących „białych plamach transportowych”. Niezbędna jest likwidacja wykluczenia komunikacyjnego i poprawa dostępności kolei dla pasażera – aktualnie aż dla 75 powiatów w Polsce wskaźnik wymiany pasażerskiej na stacjach jest mniejszy niż 1. Powierzchnia tych powiatów stanowi 21,5% powierzchni Polski, a zamieszkuje ją 12% ludności. Wśród nich znajdują się 43 powiaty całkowicie pozbawione dostępu do kolei (powierzchnia tych powiatów stanowi 10,2% powierzchni Polski i zamieszkuje ją 6% ludności).

Nie oznacza to, że aby zmniejszyć wykluczenie komunikacyjne tych regionów należy w każdym przypadku budować nową infrastrukturę kolejową czy przywracać wcześniej istniejącą.

¹³ <https://www.intercity.pl/pl/taniejzbliskimi/>

¹⁴ <https://polregio.pl/pl/zmysl-podrozowania/gdzie-pojechac-na-majowke-w-2023-roku/>

Wystarczy tworzyć komplementarną ofertę linii autobusowych, które dowoziłyby pasażerów do i ze stacji. Takie rozwiązania wprowadzone zostały przez część przewoźników np. Koleje Małopolskie, ŁKA czy Koleje Dolnośląskie. Autobusy powinny być również zawsze dostępne w przypadku zamknięć torowych.

Z danych za lata z lat 2013-2022 wynika, że Polska pod względem dynamiki wzrostu liczby pasażerów w ostatnich 10 latach ma bardzo dobre wyniki na tle średniej europejskiej. Ten pozytywny trend rozwoju kolei w naszym kraju należy dalej wspierać. Wypracowanie właściwego modelu transportowego w kolejowym transporcie osób powinno opierać się na budowaniu oferty uwzględniającej potrzeby pasażerów. Można wskazać kilka elementów, które wsparłyby polską kolej pasażerską, aby mogła rozwijać się bardziej zdecydowanie niż dotychczas:

- Poprawa infrastruktury, nie tylko w zakresie budowania nowych linii kolejowych, ale także poprawa w wielu miejscach infrastruktury pasażerskiej – przyjazne pasażerom dworce, perony, drogi dojścia do peronów;
- Budowanie atrakcyjnej oferty, która odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców danych regionów. Współpraca w zakresie tworzenia ofert przewozowych z organizatorami publicznego transportu, także z jednostkami samorządowymi niższego szczebla (gminy, powiaty). Współpraca z dużymi pracodawcami oraz zarządcami obiektów, które generują duży ruch;
- Poprawa komfortu podróży – nowy lub zmodernizowany tabor wyposażony w wygodne miejsca do siedzenia, czystość, dostęp do toalet i WiFi. Ważne jest również zapewnienie przestrzeni dla pasażerów z niepełnosprawnościami, miejsc dla wózków i rowerów;
- Aktualna oferta przewozowa powinna być bardziej atrakcyjna np. poprzez wprowadzenie oferty jednego biletu dla wszystkich przewoźników regionalnych, zwłaszcza gdyby był połączony z transportem autobusowym, z utrzymaniem systemu ulg biletowych i wzajemnym ich honorowaniem w dwóch gałęziach transportu;
- Tworzenie ofert, promocji, programów lojalnościowych również wspólnie z branżą turystyczną;
- Wprowadzanie systemu informacji pasażerskiej, który dostarcza rzetelne informacje dotyczące rozkładów jazdy, opóźnień, zmian tras i innych istotnych informacji i może wpłynąć na zwiększenie zaufania pasażerów do kolei i sprawić, że podróżowanie będzie bardziej wygodne i przewidywalne;
- Prowadzenie badań satysfakcji i analizowanie potrzeb pasażerów. Prowadzenie badań rynkowych i analizowanie opinii pasażerów może pomóc w lepszym zrozumieniu ich potrzeb i preferencji. Dostosowanie usług kolejowych do wymagań i oczekiwań pasażerów;
- Promocja kolei przez samych przewoźników, samorządy oraz kampanie państwowe jako alternatywnego, bezpiecznego, dostępnego i niskoemisyjnego środka transportu, który ma przewagę nad transportem indywidualnym dzięki bogatej ofercie, komfortowi podróżowania i przewidywalności;

Dziś transport kolejowy ma uprzywilejowaną pozycję jako środek transportu, który może odegrać znaczną rolę w dekarbonizacji europejskiego transportu. Potencjał ten powinien być w jak największym zakresie wykorzystany, aby skierować kolej na właściwe tory.

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

