



Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 10.02.2026 r.



KS-II-S.0003.61.2025

Pan
Radosław Kempinski
Radny Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,
w odpowiedzi na interpelację dotyczącą wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na podstawie postanowień art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581, 1535), informuję, co następuje.

1. Zasady sprzedaży biletów w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich wynikają bezpośrednio z obowiązujących przepisów prawa oraz postanowień umów o świadczenie usług publicznych zawartych pomiędzy Województwem Kujawsko-Pomorskim, jako Organizatorem, a operatorami kolejowymi realizującymi przewozy.

Zgodnie z § 6 ust. 1–2 umowy o świadczenie usług publicznych, Operator jest zobowiązany do stosowania taryfy województwa kujawsko-pomorskiego wyłącznie na obszarze województwa, a w przypadku pociągów przekraczających jego granice – do wskazanych w umowie stacji granicznych. Powyższe rozwiązanie wynika z faktu, iż Województwo Kujawsko-Pomorskie finansuje przewozy kolejowe jedynie w zakresie terytorialnym objętym jego kompetencjami oraz zawartymi umowami, natomiast przewozy poza granicami województwa podlegają odrębnym zasadom taryfowym i finansowym.

Możliwość kontynuowania podróży poza granicę województwa poprzez dokonanie adnotacji „Dalej” stanowi rozwiązanie dopuszczone przepisami prawa przewozowego i stosowane przez operatorów kolejowych w celu umożliwienia pasażerom kontynuacji przejazdu bez konieczności zakupu

odrębnego biletu na całej relacji od nowa. Rozwiązanie to nie ma na celu utrudniania podróży, lecz umożliwia prawidłowe rozliczenie przychodów z tytułu sprzedaży biletów pomiędzy właściwe podmioty finansujące przewozy.

Zgodnie z § 6 ust. 6–7 umowy, organizacja sprzedaży biletów, w tym sprzedaż w pociągach, obsługa pasażerów oraz udzielanie informacji o warunkach przewozu, należy do obowiązków Operatora. Operator odpowiada również za przekazywanie podróżnym informacji dotyczących zasad taryfowych, możliwości zakupu biletów oraz warunków kontynuowania przejazdu poza granicami województwa.

Województwo Kujawsko-Pomorskie, jako Organizator, nie prowadzi odrębnych kampanii informacyjnych dotyczących szczegółowych zasad sprzedaży biletów obowiązujących poza zakresem taryfy województwa, gdyż kwestie te należą do zakresu odpowiedzialności operatorów kolejowych realizujących przewozy i prowadzących sprzedaż biletów. Jednocześnie Organizator, w ramach bieżącej współpracy z operatorami, zwraca uwagę na konieczność rzetelnego informowania pasażerów o zasadach taryfowych oraz dostępnych możliwościach kontynuowania podróży, w szczególności w sprzedaży prowadzonej w pociągach.

Podkreślenia wymaga, że przychody ze sprzedaży biletów, w tym biletów wystawianych z adnotacją „Dalej”, stanowią – zgodnie z § 6 ust. 7 umowy – przychody Operatora wyłącznie w części objętej powierzeniem świadczenia usług publicznych i są uwzględniane w rozliczeniu Rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji usług publicznych.

2. Uprzejmie informuję, że oczekiwane rozwiązanie zostało już uwzględnione w obowiązującym rozkładzie jazdy i wejdzie w życie od marcowej korekty. Przyjazd pierwszego pociągu z Tucholi do Chojnic został zaplanowany w sposób umożliwiający skomunikowanie z pociągiem nr 50706 jadącym w kierunku Tczewa, co zapewnia mieszkańcom Tucholi oraz stacji pośrednich możliwość dalszej podróży w kierunku Trójmiasta.

Odnosząc się natomiast do propozycji uruchomienia dodatkowego pociągu relacji Wierzchucin – Chojnice oraz zmiany relacji pociągu z Czerska,

wyjaśniam, że na dzień udzielania niniejszej odpowiedzi ani Województwo Kujawsko-Pomorskie, ani operator realizujący przewozy nie dysponują wolnym taborom umożliwiającym uruchamianie dodatkowych kursów kolejowych poza obowiązującym rozkładem jazdy.

Transport publiczny, w szczególności kolejowy, funkcjonuje w warunkach licznych ograniczeń, wynikających zarówno z dostępności taboru, parametrów infrastruktury kolejowej, jak i konieczności zapewnienia spójności całej siatki połączeń. Rozkład jazdy jest każdorazowo efektem kompromisu pomiędzy oczekiwaniami różnych grup podróżnych a realnymi możliwościami organizacyjnymi i finansowymi systemu transportowego. W związku z powyższym nie jest możliwe zapewnienie skomunikowania każdego pociągu z każdym innym w sytuacji istnienia obiektywnych przeszkód, takich jak brak dostępnych pojazdów lub konieczność zachowania ciągłości obsługi innych, kluczowych relacji.

Na dzień udzielania niniejszej odpowiedzi do Urzędu Marszałkowskiego nie wpłynęły żadne wiarygodne dane potwierdzające istnienie potrzeby skomunikowania pociągów w Czersku. Zgłaszane w tym zakresie postulaty mają charakter pojedynczych sygnałów pochodzących z wąskich środowisk aktywistycznych, niepopartych analizami frekwencyjnymi ani innymi obiektywnymi danymi uzasadniającymi wprowadzanie zmian w rozkładzie jazdy. Jednocześnie Województwo, opierając się na rozpoznanych i udokumentowanych potrzebach uczniów dojeżdżających do szkół w Chojnicach, nie może dopuścić do sytuacji, w której pogorszeniu uległby dojazd tej grupy pasażerów na rzecz niezidentyfikowanej i nieudokumentowanej grupy podróżnych. Takie działanie prowadziłoby do niecelowego wydatkowania środków publicznych i pozostawałoby w sprzeczności z postanowieniami ustawy o finansach publicznych, w szczególności z zasadą efektywnego i racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi.

3. Województwo Kujawsko-Pomorskie realizuje kolejowe przewozy pasażerskie w oparciu o zawarte porozumienie z Województwem Mazowieckim,

określające zasady organizacji i finansowania przewozów na styku obu województw. Zgodnie z postanowieniami tego porozumienia, odcinek linii kolejowej od Sierpca do granicy województwa kujawsko-pomorskiego jest finansowany przez Województwo Mazowieckie.

Miasto Sierpc położone jest poza granicami administracyjnymi Województwa Kujawsko-Pomorskiego, w związku z czym decyzje dotyczące uruchamiania połączeń kolejowych na tej stacji, w tym ich finansowania, należą do kompetencji Województwa Mazowieckiego jako właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ewentualne uruchomienie dodatkowego pociągu pasażerskiego wymagałoby decyzji sąsiedniego samorządu oraz poniesienia przez niego dodatkowych kosztów.

Dodatkowo, Województwo Kujawsko-Pomorskie nie posiada podstaw prawnych do samodzielnego uruchamiania połączeń pasażerskich poza swoimi granicami administracyjnymi, w związku z czym wniosek dotyczący udostępnienia pociągu relacji Skępe – Sierpc – Skępe do przewozu pasażerów nie może zostać uwzględniony.

4. Łączenie pociągów w bardzo długie relacje każdorazowo wiąże się z istotnym ryzykiem powstawania opóźnień wtórnych oraz destabilizacji całej siatki połączeń, w szczególności w przypadku awarii pojazdu lub zdarzeń losowych na infrastrukturze kolejowej. Z punktu widzenia obiegu taboru rozwiązania takie w wielu przypadkach wpływałyby nieefektywnie na godziny odjazdów i przyjazdów pociągów na pozostałych stacjach oraz mogłyby prowadzić do odwoływania kolejnych kursów realizowanych tym samym pojazdem.

Decyzje o łączeniu relacji pociągów podejmowane są wyłącznie w oparciu o obiektywne przesłanki logistyczne oraz analizę efektywności wykorzystania taboru. Tam, gdzie jest to uzasadnione i możliwe, relacje są łączone, czego przykładem w województwie kujawsko-pomorskim jest połączenie Kaliska Kujawskie – Inowrocław przez Bydgoszcz. Rozwiązania stosowane w innych województwach wynikają z odmiennych uwarunkowań infrastrukturalnych i organizacyjnych i nie mogą być automatycznie przenoszone na grunt województwa kujawsko-pomorskiego.

W związku z powyższym Województwo Kujawsko-Pomorskie nie może uwzględnić przedmiotowego wniosku, gdyż nie został on oparty na obiektywnych przesłankach odnoszących się do realiów funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim, w szczególności w zakresie obiegu taboru, a jego realizacja prowadziłaby do dezorganizacji obowiązującej siatki połączeń.

5. Połączenia kolejowe na trasie Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek zostały uruchomione po wielu latach całkowitego braku kolejowej oferty przewozowej w tym kierunku. Ocenianie zasadności tej decyzji po kilku tygodniach funkcjonowania połączeń oraz sprowadzanie analizy do prostego zestawienia liczby pasażerów z liczbą uruchomionych kursów nie stanowi rzetelnej metody oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Nowe lub reaktywowane połączenia kolejowe nie generują docelowej frekwencji w początkowym okresie funkcjonowania. Proces odbudowy popytu wymaga czasu, w którym pasażerowie uzyskują pewność co do stabilności oferty, jej cykliczności oraz niezawodności, a dopiero następnie dokonują trwałej zmiany swoich codziennych wyborów komunikacyjnych. Z tego względu krótkookresowe dane frekwencyjne mają charakter wyłącznie informacyjny i nie mogą stanowić podstawy do formułowania wniosków o efektywności połączeń.

W związku z powyższym analizy kosztów, przychodów i potoków podróży zostaną przeprowadzone po zakończeniu rozkładu jazdy 2025/2026.

Z poważaniem

