

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.2.2026.AJ  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 14 maja 2026 r.

**w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>1</sup> („ustawa o transporcie kolejowym”), art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>2</sup> („rozporządzenie 2018/1795”) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>3</sup> („k.p.a.”), po rozpoznaniu wniosku „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) z 4 lutego 2026 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) za pośrednictwem e-Doręczenia: 9 lutego 2026 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031,

**PRZYZNAJĘ**

**PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 8, 9 i 216 w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031, z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych.

**I. Decyzja zobowiązuje do:**

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie 4 par pociągów na dobę codziennie w relacji Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
2. uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji;
3. uruchomienia pociągów w pełnej relacji, tj. Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Olsztynek, Nidzica, Działdowo, Mława, Ciechanów, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Warszawa Służewiec, Piaseczno, Warka, Radom Główny, Skarżysko-Kamienna, Kielce Główny, Jędrzejów, Sędziszów, Miechów, Kraków Główny;
5. realizacji przewozów:
  - przy pomocy pojazdów wskazanych w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji;
  - wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

<sup>1</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.

<sup>2</sup> Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018 r. str. 5

<sup>3</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1691

## II. Decyzja uprawnia do:

1. uruchomienia pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych niż to wynika z sentencji decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
2. uruchomienia połączeń w krótszej relacji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
3. wprowadzenia dodatkowych postojów:
  - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>4</sup> („ustawa o publicznym transporcie zbiorowym”), realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji lub przystanku;
  - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
  - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
4. korzystania z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od PKP Intercity;
5. uruchomienia połączeń w innych godzinach niż wskazane w projekcie rozkładu jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od PKP Intercity;
6. wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych niż wskazane w załączniku nr 3 do decyzji, o ile posiadają takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Ponadto:

7. w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej;
8. uruchamianie nowych przewozów kolejowych na podstawie niniejszej decyzji nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
9. nowe przewozy kolejowe powinny przede wszystkim stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, łódzkiego, świętokrzyskiego i małopolskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

## III. Na mocy decyzji PKP Intercity zobowiązane jest:

1. poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezes UTK”), o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie na wnioskowanej trasie połączenia:
  - a) w niepełnej relacji,
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji, oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
  - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy,
  - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, wraz z uzasadnieniem;
2. poinformować Prezesa UTK o każdym przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, zgodnie z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie niniejszej decyzji, poprzez przekazanie:
  - a) nazwy i adresu przewoźnika kolejowego oraz numeru wpisu do właściwego rejestru przedsiębiorców,

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.

b) informacji o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej,

w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów przez każdego z przewoźników kolejowych.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

9 lutego 2026 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem systemu e-Doręczenia, wniosek PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031 („Wniosek”).

19 lutego 2026 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku PKP Intercity na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/22928,Powiadomienia-PKP-Intercity-SA-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazersk.html>.

Pismem z 3 marca 2026 r. Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny.

Pismem z 5 marca 2026 r. Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o wpływie Wniosku PKP Intercity w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 25 marca 2026 r. (data wpływu do Urzędu drogą elektroniczną: 26 marca 2026 r.) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. („SKM”) przedstawiła stanowisko dotyczące planowanych nowych usług PKP Intercity.

Pismem z 20 kwietnia 2026 r. Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”), że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 20 kwietnia 2026 r. Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jednocześnie Prezes UTK poinformował PKP Intercity o dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego i o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia stanowiska w związku z informacjami dostarczonymi przez podmiot uprawniony, w rozumieniu art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, tj. SKM oraz poinformował o wyznaczeniu terminu załatwienia sprawy do 19 maja 2026 r.

Pismem z 28 kwietnia 2026 r. PKP Intercity uczyniło zadość wezwaniu Prezesa UTK z 20 kwietnia 2026 r. i przedstawiło swoje stanowisko w sprawie.

### Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: „Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej”.

Art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK kompetencję do wydawania decyzji dotyczących otwartego dostępu.

Jak wskazano, 9 lutego 2026 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek PKP Intercity.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: „Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu”.

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: „W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu”.

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Tym samym należy stwierdzić, że PKP Intercity spełnia warunki uznania go za aplikanta.

Wniosek został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez pełnomocnika upoważnionego do reprezentacji PKP Intercity, zgodnie z zasadami reprezentacji strony wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

PKP Intercity przekazało Wniosek 9 lutego 2026 r., czyli nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2025/2026. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez PKP Intercity Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów są niezgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie przez PKP Intercity ww. terminu, w związku z wydaniem na jego rzecz decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, może mieć wpływ na faktyczny termin uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Stosownie do art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: „Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2”.

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 5 marca 2026 r. Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) („dyrektywa 2012/34/UE”)<sup>5</sup>, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Łódzkiego, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego, Marszałek Województwa Małopolskiego, „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., POLREGIO S.A., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., SKM, Prezydent m.st. Warszawy (w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy) oraz PKP PLK.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: PKP Intercity) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów uprawnionych liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 5 marca 2026 r.

<sup>5</sup> Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w sytuacji otrzymania takiego wniosku.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe:

- 1) gdy żaden podmiot uprawniony nie złożył w terminie przewidzianym przepisami, wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- 2) albo gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo SKM z 25 marca 2026 r. w którym podmiot uprawniony przedstawił swoje stanowisko.

#### **Pismo SKM z 25 marca 2026 r. przedstawiające stanowisko dotyczące planowanych nowych usług PKP Intercity**

W przekazanym do Urzędu stanowisku z 25 marca 2026 r. SKM wskazała, że planowane przez PKP Intercity połączenia dalekobieżne, jako inny segment rynku, nie stanowią konkurencji dla SKM.

Jednocześnie SKM przedstawiła stanowisko dotyczące wpływu decyzji przyznających otwarty dostęp, na trasach dalekobieżnych przebiegających przez obszar Warszawskiego Węzła Kolejowego („WWK”) na realizację przewozów aglomeracyjnych i regionalnych w ramach służby publicznej.

SKM zwróciła uwagę na planowaną przez PKP PLK rozbudowę i modernizację sieci kolejowej w WWK, w tym modernizację stacji Warszawa Wschodnia oraz planowane zamknięcie dalekobieżnej linii średnicowej na odc. Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna. W tym kontekście SKM wskazała na długotrwały charakter prac centralnego odcinka linii średnicowej, a w konsekwencji przekierowanie ruchu dalekobieżnego (ciąg obwodowy) przez Warszawę Gdańską.

W odpowiedzi na powyższe, pismem z 28 kwietnia 2026 r. PKP Intercity przedstawiło informacje dotyczące przepustowości na trasach dalekobieżnych przebiegających przez obszar WWK. Jednocześnie PKP Intercity odwołało się do roli zarządcy infrastruktury, który odpowiada za optymalne wykorzystanie infrastruktury i uniknięcie kolizji w trasowaniu pociągów. W konsekwencji uznania, że stanowisko SKM nie ma wpływu na postępowanie prowadzone w ramach przyznania otwartego dostępu, PKP Intercity nie wprowadziło modyfikacji do Wniosku.

W związku z powyższym należy uznać, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, do Prezesa UTK nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, na podstawie art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, realizowanego liniami kolejowymi nr 1, 2, 8, 9 i 216 od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: „W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:

- 1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
- 2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;
- 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
- 4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej”.

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK określił częstotliwość kursowania na wnioskowanej trasie w wymiarze 4 par pociągów na dobę codziennie w relacji Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Na mocy niniejszej decyzji pociągi będą uruchamiane w pełnej relacji, tj. Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny. W ocenie Prezesa UTK, skoro PKP Intercity złożyło wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, to niecelowe byłoby działanie polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie

zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych. Powyższe uzasadnia także zobowiązanie do uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z decyzji, które jednocześnie są zgodne z Wnioskiem PKP Intercity.

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Olsztynek, Nidzica, Działdowo, Mława, Ciechanów, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Warszawa Służewiec, Piaseczno, Warka, Radom Główny, Skarżysko-Kamienna, Kielce Główny, Jędrzejów, Sędziszów, Miechów, Kraków Główny.

Zgodnie ze złożonym przez PKP Intercity Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdów wskazanych w załączniku nr 3 do decyzji. Do realizacji powyższej usługi zezwala się na wykorzystywanie wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK w pkt II sentencji decyzji określił dopuszczalne odstępstwa w warunkach oraz zakresie korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Uruchamianie pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych niż to wynika z pkt I sentencji decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie połączeń w krótszej relacji niż wynika to z pkt I sentencji niniejszej decyzji zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Prezes UTK zastrzegł, że podczas realizacji usługi przyznanej niniejszą decyzją dopuszczalne jest korzystanie z tras przebiegających liniami kolejowymi innymi niż wymienione w decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od PKP Intercity (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązującym trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt I sentencji decyzji, w godzinach innych niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od PKP Intercity (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej lub przesunięciem godzin odjazdu ze względu na obowiązujące priorytety przy układaniu rozkładu jazdy).

Jednocześnie Prezes UTK zastrzegł możliwość wykonywania przewozów taborami innymi niż wskazany w załączniku nr 3 do decyzji, o ile zostaną zagwarantowane takie same bądź lepsze (wyższe) parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Prezes UTK określił także w niniejszej decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

Uruchamianie nowej usługi nie powinno powodować zakłócenia, a w szczególności likwidacji, istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że przewozy wykonywane na podstawie niniejszej decyzji powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. Z tego względu zarządcą infrastruktury powinien uwzględnić w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej na mocy niniejszej decyzji usługi. W ocenie Prezesa UTK realizowane przewozy powinny przede wszystkim uzupełniać ofertę przewozową zapewnianą na obszarze

województw: warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, łódzkiego, świętokrzyskiego i małopolskiego, organizowaną przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróży transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono, że PKP Intercity zobowiązane jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny:

- a) w niepełnej relacji,
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji,

oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:

- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy,
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a–d, PKP Intercity zobowiązane jest w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

PKP Intercity zobowiązane jest także poinformować Prezesa UTK o każdym przewoźniku kolejowym, którego wskaże do wykorzystania zdolności przepustowej do realizacji przewozów na podstawie niniejszej decyzji.

W przypadku skutecznego skorzystania z uprawnienia z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym PKP Intercity zobowiązane jest, w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia przewozów, przedstawić dane każdego z przewoźników kolejowych wraz z informacją o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.

Powyższe klauzule mają na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych na podstawie niniejszej decyzji przewozów i ich zgodności z treścią zawartych w tej decyzji postanowień.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK rozstrzygnął jak w sentencji.

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez PKP Intercity Wniosek Prezes UTK przyznał PKP Intercity prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny – Olsztyn Główny, w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

Zgodnie z art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

### **POUCZENIE**

Stronie niezadowolonej z decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w zw. z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie (art. 3 § 2 pkt 1, art. 13 § 1 i § 2 w zw. z art. 52 § 1 i § 3 oraz art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi<sup>6</sup> „p.p.s.a.”).

<sup>6</sup> Dz. U. z 2026 r. poz. 143, z późn. zm.

Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK (art. 54 § 1 p.p.s.a.). Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu (art. 219 oraz 230-233 p.p.s.a. w zw. z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi<sup>7</sup>).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika (art. 239–262 p.p.s.a.).

Strona zadowolona z decyzji może złożyć, przed upływem terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące prawomocnością decyzji (art. 16 § 3 w zw. z art. 127a k.p.a.). Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania (art. 63 § 1 k.p.a.).

#### **OPLATA:**

Od decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej<sup>8</sup>. PKP Intercity, wraz z przekazanym Wnioskiem, przedstawiło potwierdzenie uiszczenia 9 lutego 2026 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez PKP Intercity w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

#### **ZAŁĄCZNIKI:**

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031 na trasie krajowej Olsztyn Główny – Kraków Główny
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 14 czerwca 2026 r. do 7 czerwca 2031 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029, 2029/2030 oraz 2030/2031 na trasie krajowej Kraków Główny – Olsztyn Główny
3. Planowane typy pojazdów, którymi będą realizowane przejazdy na wnioskowanej trasie

<sup>7</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 535

<sup>8</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1154, z późn. zm.

**Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.2.2026.AJ**

Terminy kursowania		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie	
Stacja początkowa		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny	
Stacja	km								
Olsztyn Główny	0,000		5:35		9:35		13:35		17:35
Olsztyn Zachodni	2,166	5:38	5:39	9:38	9:39	13:38	13:39	17:38	17:39
Olsztynek	28,152	5:57	5:57	9:57	9:57	13:57	13:57	17:57	17:57
Nidzica	28,583	6:15	6:16	10:15	10:16	14:15	14:16	18:15	18:16
Działdowo	24,385	6:31	6:32	10:31	10:32	14:31	14:32	18:31	18:32
Mława	17,838	6:41	6:41	10:41	10:41	14:41	14:41	18:41	18:41
Ciechanów	32,328	6:57	6:58	10:57	10:58	14:57	14:58	18:57	18:58
Nowy Dwór Mazowiecki	57,619	7:26	7:27	11:26	11:27	15:26	15:27	19:26	19:27
Legionowo	15,251	7:36	7:37	11:36	11:37	15:36	15:37	19:36	19:37
Warszawa Wschodnia	20,057	7:50	7:52	11:50	11:52	15:50	15:52	19:50	19:52
Warszawa Centralna	4,254	7:58	8:08	11:58	12:08	15:58	16:08	19:58	20:08
Warszawa Zachodnia	3,082	8:12	8:13	12:12	12:13	16:12	16:13	20:12	20:13
Warszawa Służewiec	7,672	8:20	8:21	12:20	12:21	16:20	16:21	20:20	20:21
Piaseczno	13,081	8:29	8:30	12:29	12:30	16:29	16:30	20:29	20:30
Warka	32,449	8:45	8:46	12:45	12:46	16:45	16:46	20:45	20:46
Radom Główny	46,66	9:07	9:09	13:07	13:09	17:07	17:09	21:07	21:09
Skarżysko-Kamienna	40,498	9:35	9:37	13:35	13:37	17:35	17:37	21:35	21:37
Kielce Główny	44,23	10:18	10:20	14:18	14:20	18:18	18:20	22:18	22:20
Jędrzejów	43,993	10:47	10:48	14:47	14:48	18:47	18:48	22:47	22:48
Sędziszów	19,567	11:00	11:01	15:00	15:01	19:00	19:01	23:00	23:01
Miechów	26,111	11:18	11:19	15:18	15:19	19:18	19:19	23:18	23:19
Kraków Główny	42,097	11:46		15:46		19:46		23:46	
Stacja końcowa		Kraków Główny		Kraków Główny		Kraków Główny		Kraków Główny	

**Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.2.2026.AJ**

Terminy kursowania		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie	
Stacja początkowa		Kraków Główny		Kraków Główny		Kraków Główny		Kraków Główny	
Stacja	km								
Kraków Główny	0,000		04:13		08:13		12:13		16:13
Miechów	42,097	04:40	04:41	08:40	08:41	12:40	12:41	16:40	16:41
Sędziszów	26,111	04:58	04:59	08:58	08:59	12:58	12:59	16:58	16:59
Jędrzejów	19,567	05:11	05:12	09:11	09:12	13:11	13:12	17:11	17:12
Kielce Główne	43,993	05:40	05:42	09:40	09:42	13:40	13:42	17:40	17:42
Skarżysko-Kamienna	44,23	06:21	06:23	10:21	10:23	14:21	14:23	18:21	18:23
Radom Główny	40,498	06:47	06:49	10:47	10:49	14:47	14:49	18:47	18:49
Warka	46,66	07:11	07:12	11:11	11:12	15:11	15:12	19:11	19:12
Piaseczno	32,449	07:29	07:30	11:29	11:30	15:29	15:30	19:29	19:30
Warszawa Służewiec	13,081	07:37	07:38	11:37	11:38	15:37	15:38	19:37	19:38
Warszawa Zachodnia	7,672	07:47	07:48	11:47	11:48	15:47	15:48	19:47	19:48
Warszawa Centralna	3,082	07:52	08:02	11:52	12:02	15:52	16:02	19:52	20:02
Warszawa Wschodnia	4,254	08:08	08:10	12:08	12:10	16:08	16:10	20:08	20:10
Legionowo	20,057	08:23	08:24	12:23	12:24	16:23	16:24	20:23	20:24
Nowy Dwór Mazowiecki	15,251	08:31	08:32	12:31	12:32	16:31	16:32	20:31	20:32
Ciechanów	57,619	08:59	09:00	12:59	13:00	16:59	17:00	20:59	21:00
Mława	32,328	09:14	09:14	13:14	13:14	17:14	17:14	21:14	21:14
Działdowo	17,838	09:24	09:25	13:24	13:25	17:24	17:25	21:24	21:25
Nidzica	24,385	09:39	09:39	13:39	13:39	17:39	17:39	21:39	21:39
Olsztynek	28,583	09:57	09:57	13:57	13:57	17:57	17:57	21:57	21:57
Olsztyn Zachodni	28,149	10:14	10:15	14:14	14:15	18:14	18:15	22:14	22:15
Olsztyn Główny	2,166	10:20		14:20		18:20		22:20	
Stacja końcowa		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny		Olsztyn Główny	

**Załącznik nr 3 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.2.2026.AJ**

Planowane typy pojazdów, którymi będą realizowane przejazdy na wnioskowanej trasie z uwzględnieniem liczby miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się:

Typy wagonów	Liczba miejsc siedzących		Liczba miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
	Klasa I	Klasa II	
1	2	3	4
112A-2 (SPOT)	54		
112Ah	54		
112Am	54		
112Ar	54		
139A	54		
140A	54		
140A-10	54		
140A-z	54		
141A-20	18	48	
152A/152Aa	54		
156A	54/48		
158A	54		
175A	54		
Z1A	54		
Z2A	54/48		
112Am	24	40	
112Ar	24	40	
111A-2 (SPOT)		80	
111A-20		72	
111A-30		36	2
112A-30ROP		32	2
175A		52	2
111Ah		80	
111Ainw (SPOT)		69	2
111Ap		80	
111Ar		80	
111Arow		60	2
111Arow		60/66/72	
111Au		80	
111Aw		80	
111Aw		60	
111Ay		60	
136A		66	
141A		60	
141A-10		60	
144A		66	
154A/154Aa		72	
156A		58/52	2
159A		72	
168A		56	2
168A		60	
170A		66	
171A		66	
174A		60	
175A		66	
175A		72	
YB		80	

Typy wagonów	Liczba miejsc siedzących		Liczba miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
	Klasa I	Klasa II	
XB		66	
XB		54	2
XBN Mg2		54	2
Z1B		56	2
Z1B		66	
Z2B		66/64	
134Ab, Ac		60	
140A-z		29	1
171A		40	
406A			
406A-40			
RESTAU			
155A		24	
305Ad			
113Aa			
WL BAUT, WL GORL		30	
305Ad	4	24	
306A	4	24	1
308A		24	1