

Warszawa, dnia 4 marca 2026 r.

Poz. 5

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.1.2025.AJ  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 16 lutego 2026 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej  
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna**

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.”), w brzmieniu obowiązującym przed 13 lipca 2025 r. z uwagi na art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 21 maja 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu deregulacji prawa gospodarczego i administracyjnego oraz doskonalenia zasad opracowywania prawa gospodarczego<sup>4</sup> („ustawa deregulacyjna”), po rozpoznaniu wniosku Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu („Arriva RP”) z 31 stycznia 2025 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) za pośrednictwem platformy ePUAP: 3 lutego 2025 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, przewozy realizowane codziennie w terminach:

- od 26 czerwca 2027 r. do 31 sierpnia 2027 r.,
- od 15 czerwca 2028 r. do 31 sierpnia 2028 r.,
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,
- od 20 czerwca 2030 r. do 1 września 2030 r.

**PRZYZNAJĘ**

**Arriva RP otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej  
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna,**

realizowany linią kolejową nr 9, 131, 202 i 213 w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, przewozy realizowane codziennie w terminach:

- od 26 czerwca 2027 r. do 31 sierpnia 2027 r.,
- od 15 czerwca 2028 r. do 31 sierpnia 2028 r.,
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,
- od 20 czerwca 2030 r. do 1 września 2030 r.

z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do 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 listopada 2018 r. str. 5

<sup>3</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 572

<sup>4</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 769, z późn. zm.

**I. Decyzja zobowiązuje do:**

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie
  - 1 pary pociągów w pełnej relacji Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna na dobę w miesiącu lipiec i sierpień,
  - 2 par pociągów w skróconej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo w miesiącu lipiec i sierpień,
  - 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. Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w skróconej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Bydgoszcz Główna, Pruszcz Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie, Smętowo, Pelplin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Puck, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata, Hel;
5. realizacji przewozów:
  - przy pomocy pojazdów SA133; SA134; VT628; VT642; SA123,
  - wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

**II. Decyzja uprawnia do:**

1. uruchomienia połączeń w krótszej relacji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
2. 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>5</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;
3. 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 Arriva RP;
4. 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 Arriva RP;
5. wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych niż wskazane w decyzji, o ile posiadają takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

**Ponadto:**

6. 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 inii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej;
7. 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;

---

<sup>5</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.

8. nowe przewozy kolejowe powinny przede wszystkim stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

### III. Na mocy decyzji Arriva RP zobowiązana 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,
  - 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:

3 lutego 2025 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Arriva RP o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, przewozy realizowane codziennie w terminach:

- od 26 czerwca 2027 r. do 31 sierpnia 2027 r.,
- od 15 czerwca 2028 r. do 31 sierpnia 2028 r.,
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,
- od 20 czerwca 2030 r. do 1 września 2030 r. („Wniosek”).

Pismem z 13 lutego 2025 r. Prezes UTK wezwał Arriva RP do skorygowania danych zawartych we Wniosku oraz przedstawienia stanowiska.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 13 lutego 2025 r., 27 lutego 2025 r. Arriva RP przekazała zmodyfikowany Wniosek, w wersji jawnej i niejawniej wraz z pismem z 26 lutego 2025 r.

Pismem z 5 marca 2025 r. Prezes UTK zawiadomił Arriva RP o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna.

6 marca 2025 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Arriva RP na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/22140,Powiadomienie-Arriva-RP-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazers.html>.

Pismem z 7 marca 2025 r. Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku Arriva RP w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna 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 10 kwietnia 2025 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem ePUAP: 10 kwietnia 2025 r.) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) poinformowała, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

10 kwietnia 2025 r. do Urzędu wpłynęło ePismo Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdańsku („UMWP”) z 10 kwietnia 2025 r. wraz z załącznikami (1-21), w tym m.in. wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 9 kwietnia 2025 r. („Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej”).

10 kwietnia 2025 r. do Urzędu wpłynęło ePismo UMWP wraz z załącznikami (1-3), w tym m.in. stanowiskiem dotyczącym występowania informacji poufnych w złożonym Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 25 kwietnia 2025 r. Prezes UTK wezwał UMWP do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 16 maja 2025 r. Prezes UTK ponownie wezwał UMWP do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

22 maja 2025 r. do Urzędu wpłynęło ePismo UMWP wraz z załącznikami (1-30), w tym m.in. aktualizacją Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 11 czerwca 2025 r. Prezes UTK wezwał UMWP do przedstawienia stanowiska dotyczącego informacji poufnych występujących we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

26 czerwca 2025 r. do Urzędu wpłynęło ePismo UMWP wraz z załącznikami (1-15), w tym m.in. aktualizacją Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 15 lipca 2025 r. Prezes UTK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”, „Zarządca infrastruktury”) do przedstawienia stanowiska dotyczącego możliwości trasowania pociągów Arriva RP, stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury, spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Arriva RP na możliwość trasowania pociągów POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie („POLREGIO”) oraz planów rozwoju infrastruktury na trasach objętych planowanymi przewozami.

31 lipca 2025 r. do Urzędu wpłynęło stanowisko PKP PLK z 30 lipca 2025 r. wraz z załącznikami (1-6) w postaci informacji o metodzie obliczania zdolności przepustowej linii kolejowych, planach modernizacji infrastruktury oraz analizy ruchu na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna.

Pismem z 8 sierpnia 2025 r. Prezes UTK poinformował Arriva RP o materiale dowodowym sprawy oraz zawiadomił o faktach znanych z urzędu. Ponadto Prezes UTK wezwał Arriva RP do przedstawienia stanowiska w związku ze złożonym przez UMWP Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w związku z informacjami przekazanymi przez PKP PLK w piśmie z 30 lipca 2025 r. Jednocześnie Prezes UTK poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 8 września 2025 r.

Pismem z 8 sierpnia 2025 r. Prezes UTK ograniczył Arriva RP prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania w odniesieniu do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ze względu na występowanie w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 8 sierpnia 2025 r., pismem z 22 sierpnia 2025 r. Arriva RP przedstawiła stanowisko.

Pismami z 8 września 2025 r., 8 października 2025 r., 12 listopada 2025 r., 10 grudnia 2025 r. i 14 stycznia 2026 r. Prezes UTK postanowił wyznaczyć nowe terminy załatwienia sprawy.

#### **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, 3 lutego 2025 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Arriva RP.

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 Arriva RP spełnia warunki uznania jej za aplikanta.

Wniosek został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Arriva RP, 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.

Arriva RP przekazała Wniosek 3 lutego 2025 r., czyli zachowując termin 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2026/2027. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Arriva RP Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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 7 marca 2025 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>6</sup>, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Marszałek Województwa Pomorskiego, PKP Intercity, POLREGIO, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. 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: Arriva RP) 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 7 marca 2025 r.

<sup>6</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 złoży 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 tego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 10 kwietnia 2025 r., w którym wskazany podmiot przedstawił swoje stanowisko oraz wniosek UMWP o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 9 kwietnia 2025 r., uzupełniony 22 maja 2025 r. i 26 czerwca 2025 r.

#### **Pismo PKP Intercity z 10 kwietnia 2025 r.**

W piśmie z 10 kwietnia 2025 r. PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej UMWP z 9 kwietnia 2025 r., uzupełniony 22 maja 2025 r. i 26 czerwca 2025 r.**

10 kwietnia 2025 r. do Urzędu wpłynęło ePismo UMWP przekazujące Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 9 kwietnia 2025 r., zaktualizowany za pośrednictwem ePism z 22 maja 2025 r. i 26 czerwca 2025 r.

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Arriva RP, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 7 marca 2025 r., została doręczona UMWP 10 marca 2025 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez UMWP wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Arriva RP. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. podmiot jest stroną m.in. umowy nr 709/U/20 o świadczenie usług publicznych na okres od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r. zawartej 11 grudnia 2020 r. pomiędzy UMWP a POLREGIO („umowa PSC”).

Zawarte w załącznikach do umowy PSC rozkłady jazdy pociągów, a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umowami, określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez POLREGIO, pozwalają stwierdzić, że UMWP jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. UMWP jest organizatorem, który powierzył operatorowi tj. POLREGIO wykonywanie na podstawie umowy PSC połączeń pasażerskich w tym samym terminie oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Arriva RP. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez UMWP Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Pismem z 25 kwietnia 2025 r. Prezes UTK wezwał UMWP do złożenia dodatkowych informacji dotyczących Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, tj. odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki sporządzenia prognoz, a także metodyki oraz danych wykorzystanych do obliczenia wyniku finansowego netto. Ponadto Prezes UTK wezwał do analizy stanowiska dotyczącego zakresu występowania szczególnie chronionych informacji handlowych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Dodatkowo Prezes UTK wezwał do aktualizacji ww. wniosku poprzez złożenie jawnej wersji dokumentu.

Za pismem z 22 maja 2025 r. UMWP przekazał aktualizację Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 11 czerwca 2025 r. Prezes UTK wezwał UMWP do wskazania, które informacje przekazane we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (oraz załącznikach do niego) stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, oraz przedstawienia uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

Za pismem z 26 czerwca 2025 r. UMWP przekazał aktualizację Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jednocześnie UMWP przedstawił stanowisko dotyczące występowania w przedstawionej dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) oraz czynności mających na celu zapewnienie poufności tych informacji.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez UMWP Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji postanowieniem z 8 sierpnia 2025 r. Prezes UTK ograniczył Arriva RP prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych UMWP.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych,
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.

Należało pochylić się nad argumentem przedstawionym we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, iż planowane uruchomienie nowego połączenia kolejowego przez Arriva RP przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez UMWP, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązującą umowę PSC.

W przekazanym Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej UMWP wskazało:

„Województwo Pomorskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, systematycznie rozwija siatkę połączeń kolejowych na swoim obszarze, zapewniając mieszkańcom oraz turystom dostęp do sprawnej i dostępnej komunikacji. Jednym z kierunków jest linia kolejowa 213 na której przez cały rok realizowane są przewozy pasażerskie w relacji Gdynia Główna – Hel – Gdynia Główna w oparciu o umowę o świadczenie usług publicznych.

Całoroczna obsługa tej trasy, która charakteryzuje się sezonowymi wahaniami frekwencji, wiąże się z istotnymi kosztami finansowymi ponoszonymi przez samorząd województwa. Okres wakacyjny – zwłaszcza miesiące lipiec i sierpień – jest okresem w roku, w którym możliwe jest osiągnięcie zwiększonych przychodów z biletów, które częściowo kompensują nakłady ponoszone w całym roku.

Zgłoszone przez przewoźnika Arriva RP sp. z o.o. połączenia komercyjne w relacjach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, których uruchomienia planowane jest w okresach wakacyjnych w latach 2027-2030, bezpośrednio pokrywają się z połączeniami świadczonymi na zasadach PSC. Wprowadzenie pociągów komercyjnych w czasie szczytu sezonowego może skutkować odpływem pasażerów korzystających z oferty publicznej a tym samym zmniejszeniem przychodów ze sprzedaży biletów.

Należy mieć również na uwadze, że Województwo Pomorskie w porozumieniu z Województwem Kujawsko-Pomorskim organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej w relacji Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna – Bydgoszcz Główna co oznacza, że zgłaszane przez przewoźnika komercyjnego połączenie z Bydgoszczy do Helu będzie konkurować z przewozami publicznymi nie tylko na linii 213, ale również na pozostałym odcinku trasy.

Z wstępnych szacunków wynika, że wskutek realizacji połączeń komercyjnych roczne wpływy ze sprzedaży biletów na połączenia świadczone w ramach PSC mogą ulec zmniejszeniu o kwotę od ~~...~~ do ~~...~~<sup>7</sup> zł. Odpływ pasażerów będzie skutkował koniecznością zwiększenia nakładów budżetowych na pokrycie kosztów realizacji usług publicznych. Należy pamiętać, że obecnie Województwo Pomorskie przeznacza na ten cel blisko 400 mln zł rocznie.

Dodatkowo istnieje obawa, że wprowadzenie przez nowego przewoźnika oferty przewozowej za którą idzie również nowa oferta biletowa może wprowadzić chaos wśród pasażerów. W okresie wakacyjnym obserwujemy sytuacje w których pasażerowie posiadający bilet jednego przewoźnika korzystają z pociągów drugiego co wskazuje na problem z orientacją pasażerów w już w obecnej ofercie przewozowej i mogące się pojawić jeszcze większe zamieszanie związane z pojawieniem się kolejnego operatora na tej trasie. Tego typu zjawiska mogą pogorszyć komfort podróży i wprowadzić dodatkowe trudności w zakresie zarządzania ruchem pasażerskim.

Istotnym aspektem jest również specyfika linii 213. Z racji tego, że jest to linia jednotorowa, jej przepustowość w sezonie letnim jest wykorzystana niemal całkowicie.

Pragniemy jednocześnie zaznaczyć, że Województwo Pomorskie nie jest przeciwne przyznawaniu otwartego dostępu przewoźnikom komercyjnym, jednak z uwagi na charakterystykę linii 213 uważamy, że powinno się to odbywać dopiero po jej modernizacji. W przeciwnym razie przy obecnych ograniczeniach infrastrukturalnych, wprowadzenie nowych usług przewozowych może doprowadzić do pogorszenia jakości świadczonych usług publicznych”.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez UMWP: „W wyniki przeprowadzonej analizy godzin odjazdu i przyjazdu zgłoszonych pociągów aplikanta oszacowano, iż w okresie wspólnego kursowania przewoźników może dojść

<sup>7</sup> Oznaczenie ~~...~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

do zmniejszenia liczby pasażerów podróżujących pociągami kursującymi w ramach PSC co w konsekwencji doprowadzi do obniżenia przychodów z biletów we wspomnianych wcześniej pociągach. Utrata przychodów w poszczególnych rocznych rozkładach jazdy szacowana jest następująco:

- 200 zł dla RJP 2026/2027,
- 200 zł dla RJP 2027/2028,
- 200 zł dla RJP 2028/2029,
- 200 zł dla RJP 2029/2030.

Co łącznie, na przestrzeni 4 lat daje kwotę około: 200 zł.

Przedstawione kwoty dla lat 2027–2030 to wartości planowane, które mogą różnić się od docelowych zapisanych w Umowie z Operatorem”.

Oprócz wyjaśnień oraz założeń dokonanej analizy w załączniku nr 6 UMWP przedstawił również wzór, na podstawie którego obliczony został utracony przychód w związku z nową usługą Arriva RP oraz dalsze stanowisko w sprawie: „Prognoza utraconych przychodów w kolejnych rocznych rozkładach jazdy została oszacowana w następujący sposób:

1. Na podstawie danych dotyczących liczby dni kursowania pociągów PSC w pełnym okresie, pracy eksploatacyjnej oraz szacowanych przychodów na pociągokilometr, mnożąc przez siebie wymienione wartości, obliczono szacowany przychód poszczególnych pociągów narażonych na negatywny wpływ połączeń aplikanta w trakcie pełnego okresu ich kursowania (wzór 1.1):

$$Ppok = Ppkm \times Lpkm \times Ldkp \text{ [zł]}$$

(1.1)

gdzie:

*Ppok* – szacowany przychód poszczególnych pociągów narażonych na negatywny wpływ połączeń aplikanta w pełnym okresie kursowania pociągu [zł]

*Ppkm* – przychód na pociągokilometr [zł]

*Lpkm* – liczba pociągokilometrów [-]

*Ldkp* – liczba dni kursowania w pełny okresie kursowania pociągu PSC [-]

2. Przychód na pociągokilometr pociągu narażonego na negatywny wpływ pociągu aplikanta w danej relacji został pomnożony przez liczbę pociągokilometrów oraz liczbę dni wspólnego kursowania z pociągami aplikanta. Otrzymany wynik stanowi możliwy do osiągnięcia przychód w okresie wspólnego kursowania (wzór 1.2):

$$Pwok = Ppkm \times Lpkm \times Lwdk \text{ [zł]}$$

(1.2)

gdzie:

*Pwok* – szacowany przychód w trakcie wspólnego okresu kursowania [zł]

*Ppkm* – przychód na pociągokilometr [zł]

*Lpkm* – liczba pociągokilometrów [-]

*Lwdk* – liczba wspólnych dni kursowania [-]

3. Wynik otrzymany w pkt 2. został pomnożony przez wartość 200 – z uwagi na to, iż zdaniem wnioskującego skorelowanie godzin odjazdu pociągów aplikanta z godzinami pociągów uruchamianymi na podstawie umowy PSC, doprowadzi do odpływu 200% potencjalnych pasażerów na rzecz przewoźnika komercyjnego. W konsekwencji doprowadzi to do zmniejszenia o 200% przychodów w pociągach PSC. Powstała w ten sposób kwota straty przychodów będzie musiała być pokryta ze środków budżetu województwa (wzór 1.3).

$$Ssp = Pwok \times 200 \text{ [zł]}$$

(1.3)

gdzie:

*Ppkm* – szacowana strata przychodów [zł]

*Pwok* – szacowany przychód w trakcie wspólnego okresu kursowania [zł]”.

Obliczenia dotyczące szacunkowej utraty przychodów dla poszczególnych pociągów UMWP przedstawił w załączonych tabelach.

Oprócz powyższego stanowiska w sprawie w załączniku nr 1 UMWP przedstawił analizę wpływu nowych przewozów Arriva RP w stosunku do konkretnych pociągów uruchamianych przez POLREGIO:

- R – 90543, relacji Władysławowo (17:20) – Hel (17:52);
- R – 90541, relacji Władysławowo (14:31) – Hel (15:04);
- R – 90592, relacji Hel (15:26) – Władysławowo (16:11);
- R – 90570, relacji Hel (15:58) – Władysławowo (17:58);
- R – 50471, relacji Bydgoszcz Główna (Smętowo) (07:27) (08:31) - Gdynia Główna (09:50);
- R – 90511, relacji Gdynia Główna (09:59) – Hel (11:43);
- R – 55436, relacji Gdynia Główna 18:56 (Gdynia Chylonia) - Bydgoszcz Główna (Smętowo) (22:27).

W stosunku do powyższych połączeń UMWP przedstawił wysokość przychodu z każdego połączenia w rocznych rozkładach jazdy („RRJ”).

Z danych przedstawionych przez UMWP wynika, że w konkretnych RRJ szacowane zmniejszenie przychodu z ww. zagrożonych pociągów służby publicznej przedstawiać się będzie następująco w stosunku do umowy PSC:

- RRJ 2026/2027 – ~~zł~~ zł,
- RRJ 2027/2028 – ~~zł~~ zł,
- RRJ 2028/2029 – ~~zł~~ zł,
- RRJ 2029/2030 – ~~zł~~ zł.

Sumaryczne wielkości szacowanego zmniejszenia przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w okresie trwania nowych przewozów Arriva RP (RRJ 2026/2027 - 2029/2030) wyniosą więc w stosunku do umowy PSC: ~~zł~~ zł.

Jednakże, zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 Prezes UTK zobowiązany jest przeanalizować złożony przez UMWP materiał dowodowy pod względem całości zagrożonej ekonomicznie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK analizuje więc możliwy wpływ na zagrożenie równowagi ekonomicznej odnoszący się do umowy PSC jako całości, a nie do poszczególnego połączenia czy konkretnego okresu wpływu planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego.

Zgodnie z powyższym oraz stanowiskiem przedstawionym przez UMWP, wysokość całkowitej rekompensaty w umowie PSC szacowana jest na kwotę ~~zł~~ zł.

UMWP prognozuje, że uruchomienie przez Arriva RP planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o ~~zł~~ zł w stosunku do całej umowy PSC. Dopiero zestawienie powyższej kwoty z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Arriva RP na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Arriva RP nowej usługi na umowę PSC UMWW przedstawia się następująco:

~~zł~~ zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej) / ~~zł~~ zł (rekompensata umowy PSC)  
\*100% = 0,4469% ~ 0,45%

(spadek % w stosunku do całej umowy PSC)

Przedstawia to poniższa tabela:

	razem szacowane zmniejszenie przychodów [w zł] (pociągi R – 90543, R – 90541, R – 90592, R – 90570, R – 50471, R – 90511, R – 55436)	całkowita rekompensata z umowy UMWW [w zł] PSC	zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty [w %]
RRJ 26/27	✂--✂	✂--✂	0,1029%
RRJ 27/28	✂--✂		0,1171%
RRJ 28/29	✂--✂		<b>0,1106%</b>
RRJ 29/30	✂--✂		0,1163%
<b>RAZEM</b>	✂--✂		<b>0,4469%</b>

Należy również zauważyć, że zgodnie z założeniami zawartymi w umowie PSC, kwoty wypłacanych rekompensat corocznie mogą podlegać aktualizacji (głównie podwyższeniu), w celu faktycznego pokrycia poniesionych przez UMWP kosztów świadczenia usług publicznych w kolejowych przewozach pasażerskich. W efekcie powyższego zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty może osiągnąć jeszcze niższe wartości finansowe i procentowe w stosunku do tych przedstawionych powyżej. Wskazać należy, że wskutek aneksowania umowy PSC w dniu 6 grudnia 2024 r. całkowita kwota rekompensaty wzrosła z ✂--✂ zł do kwoty ✂--✂ zł, czyli o 33,49%. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy PSC (która to umowa może podlegać dalszemu aneksowaniu) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) aktualnej oferty pasażerskiej.

Reasumując, dostarczone przez UMWP informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Arriva RP zagrożona zostanie umowa PSC. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Arriva RP nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które POLREGIO świadczy w ramach umowy PSC lub na koszty netto dla właściwych podmiotów, które zawarły powyższe umowy.

#### **Pismo PKP PLK z 30 lipca 2025 r. przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów Arriva RP**

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 15 lipca 2025 r., PKP PLK w piśmie z 30 lipca 2025 r. przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Arriva RP nowej usługi kolejowej przewozów pasażerskich na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: „Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów”.

W ocenie PKP PLK przedłożony przez Arriva RP we Wniosku projekt rozkładu jazdy „nie jest możliwy do realizacji, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów uruchamianych przez POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie”.

PKP PLK w swoim stanowisku przedstawiła informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi Arriva RP, które przedstawiają się następująco:

Nr linii	Odcinki linii		Zdolność całkowita		Zdolność wykorzystana		Stopień wykorzystania	
			[liczba tras w dobie]		[liczba tras w dobie]		[%]	
			N	P	N	P	N	P
131	BYDGOSZCZ GŁÓWNA	MAKSYMILIANOWO	167	180	46	45	28	25
131	MAKSYMILIANOWO	Kotomierz	150	159	50	64	33	40
131	Kotomierz	Pruszcz Pom.	161	161	51	65	32	40
131	Pruszcz Pom.	Parlin	162	160	51	66	32	41
131	Parlin	TERESPOL POM.	153	148	51	66	33	45
131	TERESPOL POM.	LASKOWICE POM.	154	152	48	64	31	42
131	LASKOWICE POM.	Warlubie	144	141	40	55	28	39
131	Warlubie	Twarda Góra	153	150	39	56	26	37
131	Twarda Góra	SMĘTOWO	163	162	39	56	24	35
131	SMĘTOWO	MORZESZCZYN	163	150	43	61	26	41
131	MORZESZCZYN	Pelplin	152	157	43	60	28	38
131	Pelplin	Subkowy	158	152	41	60	26	40
131	Subkowy	Górki	156	143	41	60	26	42
131	Górki	TCZEW	160	158	28	28	18	18
9	TCZEW	PSZCZÓŁKI	201	176	87	87	43	50
9	PSZCZÓŁKI	PRUSZCZ GDAŃSKI	170	164	73	138	43	84
9	PRUSZCZ GDAŃSKI	GDAŃSK POŁUDN.	161	149	98	103	61	69
9	GDAŃSK POŁUDN.	GDAŃSK GŁÓWNY	176	212	110	112	63	53
202	GDAŃSK GŁÓWNY	GDAŃSK WRZESZCZ	208	203	111	115	53	57
202	GDAŃSK WRZESZCZ	Sopot	153	152	110	118	72	78
202	Sopot	Gdynia Orłowo	211	189	109	117	52	62
202	Gdynia Orłowo	GDYNIA GŁÓWNA	189	208	108	119	57	57
202	GDYNIA GŁÓWNA	Gdynia Chylonia	208	198	112	113	54	57
202	Gdynia Chylonia	Rumia	147		88		60	
202	Rumia	REDA	165	160	120	123	73	77
213	REDA	Mrzezino	75		51		68	
213	Mrzezino	Puck	93		51		55	
213	Puck	Władysławowo	68		51		75	
213	Władysławowo	Kuźnica (Hel)	56		54		96	
213	Kuźnica (Hel)	Jastarnia	96		54		56	
213	Jastarnia	Hel	56		54		96	

Dane pochodzą z załącznika nr 1 do pisma PKP PLK z 30 lipca 2025 r.

Z powyższych informacji wynika, że najbardziej wykorzystanymi odcinkami na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna są odcinki Władysławowo – Kuźnica (Hel) oraz Jastarnia – Hel (oba w 96%).

Ponadto PKP PLK przedstawiła stanowisko: „Wytrasowanie pociągów Arriva RP sp. z o.o. zgodnie z przedłożonym projektem rozkładu jazdy może wymagać wprowadzenia kilkuminutowych zmian oraz dodatkowych lub wydłużonych postojów w trasach pociągów POLREGIO S.A. co przełoży się na wydłużenie czasu ich przejazdu”.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała o planowanych pracach modernizacyjnych, które mogą mieć znaczenie dla wykonywania m.in. przez Arriva RP przewozów kolejowych na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK aktualnie realizowane są poniższe prace: „1. Prace w ciągu C–E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław – Tczew, LCS Bydgoszcz Główna i LCS Tczew. Projekty są na etapie prac przygotowawczych (dokumentacja projektowa), a w KPK ujęte są na liście rezerwowej, co oznacza, że nie mają zapewnionego źródła finansowania. Jednoznaczne wskazanie okresu realizacji robót nie jest obecnie możliwe – będzie to zależało od możliwości pozyskania finansowania w kolejnej perspektywie finansowej UE 2028 – 2034. Wielkość alokacji środków unijnych ani zasady przyznawania dofinansowania w perspektywie 2028 – 2034 nie są jeszcze znane, wobec czego nie można jednoznacznie stwierdzić, kiedy możliwa będzie realizacja tych projektów;

2. Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia. W ramach projektu, jeszcze w obecnej perspektywie finansowej planowana jest realizacja prac na odcinku linii nr 9 Pszczółki – Pruszcz Gdański (wstępne lata realizacji 2026 – 2030). Ponadto zadanie inwestycyjne będzie obejmowało opracowanie dokumentacji projektowej na dalszy odcinek (Pruszcz Gdański – Gdańsk Główny), niemniej w tym przypadku okres realizacji robót nie jest znany;

3. Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk. Projekt jest w trakcie realizacji;

4. Poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel. Projekt modernizacji linii nr 213 jest na etapie prac przygotowawczych (opracowano studium wykonalności), a w KPK ujęty jest na liście rezerwowej (brak zapewnionego finansowania – jak wyżej). Niemniej zgodnie z zawartym Listem intencyjnym „Pakt kolejowy dla Pomorza” Spółka podejmuje działania przygotowawcze zmierzające do realizacji prac w zakresie uruchomienia na linii kolejowej nr 213 mijanek Hel Bór i Chałupy oraz poszerzenia obecnego i budowy nowego peronu na stacji Władysławowo. Niemniej na chwilę obecną nie można jednoznacznie wskazać okresu realizacji tych prac”.

Jednocześnie w piśmie z 30 lipca 2025 r. PKP PLK przekazała następujące stanowisko: „Ponadto odnosząc się do stwierdzenia UMWP, że: „Istotnym aspektem jest również specyfika linii 213. Z racji tego, że jest to linia jednotorowa, jej przepustowość w sezonie letnim jest wykorzystana niemal całkowicie” zwracamy uwagę, że jest to spowodowane głównie przez parametry taboru jaki stosuje POLREGIO S.A. dla realizacji przewozów w sezonie letnim. Tabor ten nie wykorzystuje maksymalnych parametrów linii kolejowej nr 213 i w nadmierny sposób zajmuje przepustowość. Przykładowo dla pociągów obsługiwanych lokomotywą SU42 prędkość techniczna na odcinku Gdynia Gł. – Hel oscyluje w okolicach 50 km/h.

W ocenie PLK SA stosowanie taboru zgodnego z parametrami linii nr 213 zwiększyłaby dostępną przepustowość na tym odcinku w sezonie letnim i umożliwiłaby opracowanie bardziej optymalnego rozkładu jazdy z krótszymi czasami przejazdu, a co za tym idzie być może zasadna byłaby zmiana przez UMWP przewoźnika realizującego przewozy PSC na Hel w sezonie letnim na posiadającego odpowiedni tabor”.

Analizując stanowisko PKP PLK, Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że choć konieczne są kilkuminutowe przesunięcia pociągów POLREGIO, zdolność przepustowa na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna wciąż pozwala na uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych.

W rozstrzygnięciu Prezes UTK wziął również pod uwagę argumentację PKP PLK wskazującą, że obecne wysokie wykorzystanie przepustowości linii nr 213 w sezonie letnim wynika w istotnym stopniu z parametrów taboru wykorzystywanego przez POLREGIO, które nie wykorzystuje w pełni parametrów technicznych infrastruktury. Zastosowanie taboru dostosowanego do parametrów ww. linii kolejowej mogłoby prowadzić do skrócenia czasów przejazdu i zwiększenia dostępnej przepustowości, co potwierdza, że ograniczenia infrastrukturalne mogą zostać częściowo zniwelowane poprzez właściwe rozwiązania organizacyjne i techniczne ww. operatora.

#### **Pismo Arriva RP z 22 sierpnia 2025 r. przedstawiające stanowisko w sprawie informacji przekazanych przez UMWP we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz PKP PLK dotyczące możliwości trasowania pociągów**

Arriva RP w piśmie z 22 sierpnia 2025 r. oświadczyła, że zapoznała się z argumentami UMWP i PKP PLK dotyczącymi potencjalnych negatywnych skutków wprowadzenia nowego połączenia, jednocześnie przedstawiając własne stanowisko w sprawie.

Arriva RP wskazała, że twierdzenia o możliwym odplywie pasażerów z połączeń realizowanych w ramach umowy PSC nie zostały poparte właściwymi analizami, a zwiększenie liczby połączeń może prowadzić do wzrostu ogólnej liczby podróży korzystających z transportu kolejowego kosztem transportu drogowego. Arriva RP podniosła, że celem

przewozów na podstawie umowy PSC jest zapewnienie dostępności transportu, a nie ochrona przychodów przewoźnika realizującego przewozy publiczne, zaś uruchomienie połączeń komercyjnych w okresie zwiększonego popytu nie narusza celów umowy PSC. Arriva RP wskazała również, że ewentualne zastąpienie części połączeń dotowanych ofertą komercyjną mogłoby prowadzić do bardziej efektywnego wykorzystania środków publicznych.

Arriva RP odniosła się także do doświadczeń z realizacją wcześniejszej decyzji o otwartym dostępie, wskazując, że pomimo jej uzyskania nie było możliwe uruchomienie wszystkich planowanych połączeń z powodu późniejszego zaplanowania przez przewoźnika realizującego przewozy PSC dodatkowych kursów w tych samych trasach, co uniemożliwiło przydzielenie zdolności przepustowej. Arriva RP podniosła, że praktyka ta osłabia znaczenie decyzji o otwartym dostępie i ogranicza konkurencję na rynku.

W odniesieniu do obaw dotyczących dezorientacji pasażerów związanej z funkcjonowaniem kolejnego przewoźnika, Arriva RP wskazała, że pasażerowie potrafią rozróżniać oferty przewoźników, a ewentualne trudności mogą być ograniczane poprzez działania informacyjne lub integrację taryfową organizowaną przez właściwe organy publiczne. Arriva RP podniosła również, że w jej pociągach prowadzona jest kontrola podróży już na etapie wsiadania, co ogranicza możliwość pomyłek, a system sprzedaży biletów jest przejrzysty i obejmuje honorowanie ulg ustawowych.

Odnosząc się do postulatu odroczenia przyznania otwartego dostępu do czasu modernizacji linii kolejowej nr 213, Arriva RP wskazała, że brak jest jednoznacznych harmonogramów inwestycji infrastrukturalnych, a praktyka pokazuje, że modernizacje linii kolejowych ulegają wieloletnim opóźnieniom. W ocenie Arriva RP uzależnianie decyzji administracyjnych od niepewnych planów inwestycyjnych prowadziłoby do faktycznego ograniczenia możliwości uruchamiania przewozów komercyjnych.

W odniesieniu do stanowiska PKP PLK dotyczącego ograniczonej przepustowości linii, Arriva RP wskazała, że ograniczenia te wynikają w znacznym stopniu z parametrów taboru wykorzystywanego przez POLREGIO do realizacji przewozów PSC. Arriva RP podniosła, że planuje wykorzystywać pojazdy trakcyjne pozwalające na osiągnięcie krótszych czasów przejazdu, co nie powoduje dodatkowego ograniczenia przepustowości linii.

Arriva RP wskazała ponadto na duże zainteresowanie pasażerów bezpośrednimi połączeniami na Półwysep Helski, podkreślając znaczenie takich połączeń dla komfortu podróży, w szczególności rodzin z dziećmi oraz osób o ograniczonej mobilności, a także ich rolę jako alternatywy dla transportu drogowego w okresie wzmożonego ruchu turystycznego.

W ocenie Arriva RP uruchomienie połączeń komercyjnych nie stanowi zagrożenia dla realizacji przewozów w ramach umowy PSC, przyczynia się do zwiększenia konkurencji na rynku przewozów pasażerskich, pozwala na bardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych oraz zapewnia wykorzystanie taboru nieograniczającego przepustowości infrastruktury kolejowej.

W związku z powyższym Arriva RP nie dokonała ostatecznie modyfikacji zaktualizowanego 26 lutego 2025 r. Wniosku w toku toczącego się przed Prezesem UTK postępowania. Wobec powyższego zakres przedmiotowy niniejszego postępowania, w tym okres kursowania pociągów, pozostał bez dalszych zmian.

Przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK analizuje również regulacje wynikające z art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie,
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych,
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych”.

We wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej UMWP wskazał, że planowane do uruchomienia przez Arriva RP połączenia komercyjne będą stanowiły ofertę konkurencyjną wobec połączeń realizowanych w ramach umowy PSC, w szczególności z uwagi na częściowe pokrywanie się tras oraz godzin kursowania z pociągami zamawianymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. UMWP podniósł również, że wprowadzenie dodatkowych połączeń w okresie największego natężenia ruchu turystycznego może skutkować odpływem części pasażerów z pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej, a w konsekwencji zmniejszeniem wpływów z biletów oraz koniecznością zwiększenia nakładów budżetowych na realizację przewozów PSC. W stanowisku wskazano także, że pojawienie się kolejnego przewoźnika może utrudnić pasażerom orientację w ofercie przewozowej oraz że ograniczona przepustowość linii kolejowej nr 213, będącej linią jednotorową, może powodować pogorszenie jakości usług publicznych. UMWP podniósł ponadto, iż udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom komercyjnym powinno następować dopiero po modernizacji ww. linii.

Prezes UTK, odnosząc się do powyższego stanowiska, wskazuje, że sama częściowa zbieżność przebiegu tras oraz godzin kursowania nie przesądza jeszcze o wzajemnym wykluczaniu się usług ani o automatycznym przejściu pasażerów przez kolejnego przewoźnika. Przedstawione przez UMWP prognozy dotyczące możliwego spadku przychodów mają charakter ogólny i nie zostały poparte analizami pozwalającymi jednoznacznie ocenić skalę ewentualnego wpływu

nowych połączeń na ekonomiczną równowagę umowy PSC. Jednocześnie wskazać należy, że planowane połączenia Arriva RP mają charakter sezonowy i będą realizowane jedynie w okresie wakacyjnym, co stanowi istotną okoliczność przy ocenie ich faktycznego wpływu na całoroczny wynik finansowy przewozów wykonywanych w ramach służby publicznej.

Nowa usługa Arriva RP obejmowałaby dalekobieżne połączenie na trasie Bydgoszcz – Hel, przeznaczone dla pasażerów oczekujących bezpośredniego przejazdu między tymi miastami, co może być szczególnie atrakcyjne dla turystów i osób planujących szybki transfer między województwem kujawsko-pomorskim a pomorskim w okresie letnim.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi, Prezes UTK zauważył również, że połączenie Arriva RP na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna może mieć nie tylko charakter komercyjny, lecz także uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej. Uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie w Polsce (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej, czy zwiększenia dostępności transportowej kolei). Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W ocenie Prezesa UTK dobrą praktyką jest planowanie i organizowanie transportu zbiorowego nie tylko w obrębie jednego województwa, ale także we współpracy z innymi samorządami. Usługa Arriva RP, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk.

Odnosząc się do argumentu dotyczącego znaczenia okresu wakacyjnego dla bilansowania kosztów całorocznej organizacji przewozów, Prezes UTK wskazuje, że istotą umów PSC jest zapewnienie dostępności usług transportowych przez cały rok, w tym również w okresach niższego popytu, a nie zagwarantowanie przewoźnikowi realizującemu przewozy publiczne wyłączności w okresach największego zainteresowania podróżnych. Sam fakt, że określone relacje przewozowe są w sezonie letnim bardziej dochodowe, nie może stanowić wystarczającej przesłanki do ograniczenia dostępu do rynku przewoźnikom komercyjnym.

W zakresie obaw dotyczących możliwej dezorientacji pasażerów Prezes UTK wskazuje, że funkcjonowanie kilku przewoźników na tej samej sieci kolejowej jest zjawiskiem powszechnym, a ewentualne trudności informacyjne mogą być ograniczane poprzez właściwe działania informacyjne oraz organizacyjne. UMWP nie wykazało, aby pojawienie się usług dodatkowego aplikanta, tj. Arriva RP, miało prowadzić do istotnego pogorszenia warunków obsługi podróżnych lub utrudnień w zarządzaniu ruchem pasażerskim.

Odnosząc się do kwestii przepustowości infrastruktury, Prezes UTK wskazuje, że sama specyfika jednotorowej linii kolejowej nie stanowi wystarczającej podstawy do odmowy przyznania otwartego dostępu, jeżeli przydział zdolności przepustowej może zostać dokonany zgodnie z obowiązującymi zasadami przez PKP PLK. Jednocześnie brak jednoznacznych i potwierdzonych terminów realizacji modernizacji linii nr 213 nie może zostać wzięty pod uwagę przez Prezesa UTK w toku analizy przesłanek z art. 10 ust. 5 lit. b i c rozporządzenia 2018/1795 dotyczących wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych oraz na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

W konsekwencji Prezes UTK uznał, że w swojej argumentacji UMWP nie wykazał w sposób dostateczny, iż uruchomienie połączeń komercyjnych przez Arriva RP doprowadzi do naruszenia równowagi ekonomicznej umowy PSC ani do pogorszenia jakości usług świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego na obszarze województw kujawsko-pomorskiego i pomorskiego.

W ramach przeprowadzonej analizy Prezes UTK wziął pod uwagę także dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane przez Urząd.

W 2025 r. kolej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obsłużyła 438,97 mln pasażerów<sup>8</sup>. W porównaniu do danych z 2024 r. to wynik wyższy o 31,4 mln (+7,7%). W 2025 r. pociągi pasażerskie wypracowały prawie 30,7 mld

<sup>8</sup> źródło: „Podsumowanie 2025 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22862,Podsumowanie-2025-r-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html>.

pasażerokilometrów pracy przewozowej, co jest wynikiem wyższym o 2,2 mld pasażerokilometrów (+7,8%) rok do roku. W przypadku pracy eksploatacyjnej, która wyniosła 225,3 mln pociągokilometrów, wzrost wyniósł 19,8 mln pociągokilometrów (+9,6%). Średnia odległość na jaką pasażer podróżował koleją w 2025 r. to 69,9 km. Jest to wartość bardzo zbliżona do wyniku z 2024 r., gdy odnotowano niemal identyczny wynik. Arriva RP obsłużyła ponad 2,96 mln pasażerów w 2025 r. wobec 2,84 mln pasażerów w 2023 r. (+4.02%). Z danych Urzędu wynika, że w perspektywie 10-letniej średnia odległość, na jaką podróżuje pasażer kolei, zwiększa się.

Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których Arriva RP zaplanowała umiejscowienie stacji zatrzymania, tj. w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim, na podstawie danych<sup>9</sup> Urzędu za lata 2021–2025. Analiza danych dotyczących liczby oraz udziału odprawionych pasażerów, a także wskaźnika wykorzystania kolei, pozwala na określenie trendów w zakresie korzystania z transportu kolejowego w analizowanym okresie. Uwzględnienie dostępnych danych wskazuje na istotne zmiany zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów, jak i w stopniu wykorzystania transportu kolejowego w tych województwach.

W analizowanym okresie udział odprawionych pasażerów w województwie pomorskim utrzymywał się na bardzo wysokim poziomie. W 2021 r. wskaźnik ten wyniósł 19,05%, w 2022 r. – 18,58%, w 2023 r. – 18,98%, natomiast w 2024 r. ukształtował się na poziomie 19,24%. W 2025 r. udział ten wyniósł 19,10%. Dane te dowodzą stabilnie wysokiego poziomu wykorzystania usług kolejowych w województwie pomorskim i potwierdzają jego istotną rolę w krajowym systemie przewozów pasażerskich.

Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się mniejszym, lecz również stabilnym udziałem odprawionych pasażerów. W 2021 r. wyniósł on 2,55%, w 2022 r. – 2,62%, w 2023 r. – 2,70%, w 2024 r. – 2,62%, a w 2025 r. – 2,57%. Dane te świadczą o umiarkowanym, lecz systematycznym wzroście udziału pasażerów do 2023 r., a następnie o niewielkim spadku wartości w latach 2024–2025.

Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie pomorskim, wyrażający liczbę podróży przypadających na jednego mieszkańca, wykazuje wyraźny i dynamiczny wzrost w latach 2021–2025. W 2021 r. wyniósł on 19,90, w 2022 r. – 26,95, w 2023 r. – 30,15, w 2024 r. – 33,24, a w 2025 r. ukształtował się na poziomie 26,20. Pomimo spadku w ostatnim roku, dane te świadczą o istotnym wzroście znaczenia kolei w regionie na przestrzeni 4 lat, co może być wynikiem poprawy jakości usług przewozowych, rozwoju infrastruktury i zwiększonej mobilności mieszkańców.

W województwie kujawsko-pomorskim wskaźnik wykorzystania kolei również wykazywał stały wzrost w latach 2021-2024. W 2021 r. wyniósł 3,03, w 2022 r. – 4,45, w 2023 r. – 5,04, natomiast w 2024 r. – 5,35. W 2025 r. wartość wskaźnika wyniosła 4,20. Tendencja obserwowana w latach 2021–2024 dowodzi zwiększającej się popularności kolei w regionie, natomiast wartości z 2025 r. świadczą o utrzymaniu się wskaźnika na wysokim poziomie.

Zaprezentowane dane dowodzą, że lata 2021–2025 charakteryzowały się wzrostem przewozów kolejowych w obu analizowanych województwach, przy czym dynamika wzrostu była szczególnie widoczna w województwie pomorskim. W 2025 r. wartości pozostają na wysokim i stabilnym poziomie, co oznacza utrzymanie silnej pozycji kolei w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim.

Dane zgromadzone przez Prezesa UTK świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w regionach Rzeczypospolitej Polskiej, objętych Wnioskiem, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych, w tym na wnioskowanej przez Arriva RP trasie.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych wskazanych we Wniosku, na których planowane jest zatrzymywanie pociągów w związku z uruchamianiem nowej usługi Arriva RP. Zgodnie z danymi Prezesa UTK<sup>10</sup> w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej w 2024 r., na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, dane dotyczące wybranych największych stacji zamieszczonych w projekcie rozkładu jazdy Arriva RP, prezentowały się następująco:

- Bydgoszcz Główna – 16200,
- Tczew – 12000,
- Gdańsk Główny – 48300,
- Gdańsk Wrzeszcz – 44100,
- Sopot – 27500,
- Gdynia Główna – 40700.

<sup>9</sup> źródło: dane statystyczne dot. przewozów pasażerskich w województwach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/przewozy-pasazerskie-w-wojewod/22679,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach.html>.

<sup>10</sup> źródło: dane statystyczne dot. wymiany pasażerskiej na stacjach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/22403,Przewozy-pasazerskie.html>.

Zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że ww. stacje, przewidziane dla postojów w planowanej nowej usłudze Arriva RP, zajmują wysokie miejsca w rankingu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Analizując dane dotyczące wymiany pasażerskiej w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim w 2024 r., można zauważyć istotne różnice w natężeniu ruchu kolejowego oraz liczbie pasażerów korzystających z transportu kolejowego w poszczególnych regionach.

Prezes UTK dokonał także analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach pomorskim oraz kujawsko-pomorskim na podstawie danych<sup>11</sup> dotyczących liczby odprawionych pasażerów, udziału procentowego tych województw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów oraz wskaźnika wykorzystania kolei w latach 2023–2024.

W 2024 r. średni krajowy wskaźnik wykorzystania kolei wyniósł 10,8, przekraczając poziom dwucyfrowy po raz pierwszy od 1997 r. Poziom powyżej średniej krajowej odnotowano wyłącznie w przypadku czterech województw: pomorskiego, mazowieckiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego. Najwyższy wskaźnik wykorzystania kolei osiągnięto w województwie pomorskim, w którym jego wartość wzrosła z 30,1 w 2023 r. do 33,2 w 2024 r., co oznacza dynamikę wzrostu o 10,3%.

Województwo pomorskie zajmuje również drugie miejsce w Polsce pod względem liczby odprawionych pasażerów. W 2023 r. przewieziono tam 71,1 mln pasażerów, natomiast w 2024 r. – 78,4 mln. W latach 2023–2024 udział województwa pomorskiego w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w Polsce wynosił około 19%, co oznacza, że region ten – obok województwa mazowieckiego – należy do jedynych dwóch województw w kraju o udziale przekraczającym 10%.

Struktura pracy eksploatacyjnej w województwie pomorskim charakteryzuje się bardzo wysokim udziałem przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych – w całym 2024 r. wyniósł on 90,9%. W podziale na poszczególnych przewoźników największy udział posiada PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (68,8%), następnie POLREGIO (31%) oraz Arriva RP (0,2%).

Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się niższym, lecz stabilnym poziomem wykorzystania kolei. Liczba odprawionych pasażerów wzrosła z 10,1 mln w 2023 r. do 10,7 mln w 2024 r., co oznacza dynamikę wzrostu na poziomie 5,7%. Udział województwa w ogólnej liczbie odprawionych pasażerów w Polsce wyniósł odpowiednio 2,7% w 2023 r. oraz 2,6% w 2024 r.

Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie kujawsko-pomorskim również wykazuje tendencję wzrostową – z poziomu 5,0 w 2023 r. do 5,3 w 2024 r. W strukturze przewozów w 2024 r. największy udział posiadało POLREGIO (64,2%), Arriva RP (35,5%) i Koleje Wielkopolskie (0,2%).

Z przywołanych danych wynika, że oba województwa charakteryzują się stabilnym i rosnącym wykorzystaniem kolei, przy czym w województwie pomorskim obserwuje się szczególnie wysoki poziom zarówno liczby odprawionych pasażerów, jak i wskaźnika wykorzystania kolei, co kwalifikuje ten region do grona najważniejszych rynków przewozów kolejowych w Polsce.

Jak wyjaśniono, uruchamianie nowej usługi Arriva RP planowane jest jedynie w okresie letnich wakacji szkolnych. Natomiast porównanie liczby pasażerów korzystających z przewozów koleją w miesiącach wakacji letnich tj. lipiec/sierpień z roku na rok jest coraz wyższa, co przedstawia poniższa tabela:

<b>Liczba pasażerów (mln osób)<sup>12</sup></b>		
<b>miesiąc</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
lipiec	31,29	34,58
sierpień	31,05	34,84

Reasumując, z roku na rok wykorzystanie kolei jest coraz większe, a coraz lepsza i rozszerzająca się oferta przewozowa będzie wpływać w dalszym ciągu pozytywnie na ten trend.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie dodatkowych pociągów przez Arriva RP, zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Bydgoszczą a Helem, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróznymi transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Arriva RP

<sup>11</sup> źródło: opracowanie Urzędu pn. „Przewozy pasażerskie w województwach w 2024 r. Porównanie danych na przestrzeni lat 2023-2024”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22304,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach-w-2024-r-Porownanie-danych-na-przestrzeni-l.html>.

<sup>12</sup> źródło: dane miesięczne dotyczące liczby pasażerów, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22109,Przewozy-pasazerskie.html#Dane%20miesi%C4%99czne>.

nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie powinno mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi Arriva RP, Prezes UTK zauważył, że uruchomienie nowego połączenia kolejowego może mieć również pozytywny wpływ na wyniki i jakość przewozów kolejowych na wnioskowanej trasie. Nowa usługa Arriva RP może skutkować poprawą jakości świadczonych usług również w przewozach dotowanych.

Natomiast odnośnie do wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych, Prezes UTK zauważył już przy przedstawieniu stanowiska PKP PLK z 30 lipca 2025 r., że wykazana przepustowość odcinków linii kolejowych na trasie Bydgoszcz Główna – Hel pozostawia jeszcze możliwości zwiększenia jej wykorzystania. Stwierdzić należy, że poza ewentualnymi kilkuminutowymi przesunięciami pociągów innych przewoźników, wytrasowanie dodatkowego połączenia Arriva RP w okresie letnim nie wpłynie znacząco na obecną przepustowość na ww. trasie.

Planowana nowa usługa Arriva RP i wyprawianie pociągów na trasie Bydgoszcz Główna – Hel, pomimo zasygnalizowanych przez PKP PLK uwarunkowań dotyczących infrastruktury kolejowej, może pozwolić uniknąć występowania w przyszłości sytuacji przepełnienia składów innych przewoźników kolejowych.

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 Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, realizowanego liniami kolejowymi nr 9, 131, 202 i 213 od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, przewozy realizowane codziennie w terminach:

- od 26 czerwca 2027 r. do 31 sierpnia 2027 r.,
- od 15 czerwca 2028 r. do 31 sierpnia 2028 r.,
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,
- od 20 czerwca 2030 r. do 1 września 2030 r.

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 obliuguje 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:

- 1 pary pociągów w pełnej relacji Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna na dobę w miesiącu lipiec i sierpień,
- 2 par pociągów w skróconej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo w miesiącu lipiec i sierpień,

przewozy realizowane codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2.

Na mocy niniejszej decyzji pociągi będą uruchamiane w pełnej relacji, tj. Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w skróconej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo. W ocenie Prezesa UTK, skoro Arriva RP złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, 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 Arriva RP.

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Bydgoszcz Główna, Pruszcz Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie, Smętowo, Pelplin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Puck, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata, Hel.

Zgodnie ze złożonym przez Arriva RP Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdów SA133; SA134; VT628; VT642; SA123. 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 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 Arriva RP (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okężnej 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 Arriva RP (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 aniżeli wskazany w pkt I sentencji 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 zarządca 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: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, organizowaną przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróźnych 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 Arriva RP zobowiązana jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna:

- 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, Arriva RP zobowiązana jest w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Arriva RP zobowiązana 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 Arriva RP zobowiązana 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 Arriva RP Wniosek Prezes UTK przyznał Arriva RP prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, 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

Do spraw prowadzonych na podstawie k.p.a., wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy deregulacyjnej, stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu dotychczasowym (art. 31 ust. 1 ustawy deregulacyjnej).

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>13</sup> „p.p.s.a.”).

Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK (art. 54 § 1 p.p.s.a.). Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczony 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>14</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.).

<sup>13</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 935, z późn. zm.

<sup>14</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 535

**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>15</sup>. Arriva RP, wraz z przekazaniem Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia 31 stycznia 2025 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 Arriva RP w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

**ZALĄCZNIKI:**

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030 na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 26 czerwca 2027 r. do 1 września 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030 na trasie krajowej Hel – Bydgoszcz Główna

---

<sup>15</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1154, z późn. zm.

**Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.1.2025.AJ**

<b>Termin kursowania</b>			26 VI 2027 - 31 VIII 2027 15 VI 2028 - 31 VIII 2028 23 VI 2029 - 02 IX 2029 20 VI 2030 - 01 IX 2030	
<b>Częstotliwość kursowania</b>			<b>codziennie</b>	
			<b>Numer pociągu 50201</b>	
<b>Nr linii kolejowej</b>	<b>Km narastająco</b>	<b>Nazwa stacji</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>
131	<b>0,000</b>	<b>Bydgoszcz Główna</b>		<b>07:17</b>
131	27,034	Pruszcz Pomorski	07:35	07:35
131	<b>52,242</b>	<b>Laskowice Pomorskie</b>	<b>07:53</b>	<b>07:53</b>
131	68,255	Warlubie	08:04	08:04
131	86,940	Smętowo	08:17	08:17
131	107,309	Pelplin	08:30	08:30
9	127,850	Tczew	08:46	08:46
9	148,724	Pruszcz Gdański	08:59	08:59
202	<b>159,724</b>	<b>Gdańsk Główny</b>	<b>09:08</b>	<b>09:09</b>
202	163,904	Gdańsk Wrzeszcz	09:13	09:14
202	167,932	Gdańsk Oliwa	09:18	09:19
202	171,385	Sopot	09:23	09:24
202	<b>180,716</b>	<b>Gdynia Główna</b>	<b>09:33</b>	<b>09:37</b>
213	211,246	Puck	10:04	10:04
213	<b>221,978</b>	<b>Władysławowo</b>	<b>10:13</b>	<b>10:13</b>
213	223,492	Władysławowo Port	10:16	10:16
213	230,070	Chałupy	10:22	10:22
213	235,651	Kuźnica (Hel)	10:27	10:27
213	241,635	Jastarnia Wczasy	10:33	10:33
213	243,284	Jastarnia	10:36	10:36
213	246,177	Jurata	10:40	10:40
213	<b>256,929</b>	<b>Hel</b>	<b>10:50</b>	

<b>Termin kursowania</b>		26 VI 2027 - 31 VIII 2027 15 VI 2028 - 31 VIII 2028 23 VI 2029 - 02 IX 2029 20 VI 2030 - 01 IX 2030				
<b>Częstotliwość kursowania</b>		codziennie				
			<b>Numer pociągu 50203</b>		<b>Numer pociągu 50205</b>	
<b>Nr linii kolejowej</b>	<b>Km narastająco</b>	<b>Nazwa stacji</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>
213	<b>0,000</b>	<b>Władysławowo</b>		<b>14:40</b>		<b>16:58</b>
213	1,514	Władysławowo Port	14:43	14:43	17:01	17:01
213	8,092	Chałupy	14:49	14:49	17:07	17:07
213	13,673	Kuźnica (Hel)	14:54	14:54	17:12	17:12
213	19,657	Jastarnia Wczasy	15:00	15:00	17:18	17:18
213	21,306	Jastarnia	15:03	15:03	17:21	17:21
213	24,199	Jurata	15:07	15:07	17:25	17:25
213	<b>34,951</b>	<b>Hel</b>	<b>15:17</b>		<b>17:35</b>	

**Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.1.2025.AJ**

<b>Termin kursowania</b>		26 VI 2027 - 31 VIII 2027 15 VI 2028 - 31 VIII 2028 23 VI 2029 - 02 IX 2029 20 VI 2030 - 01 IX 2030		
<b>Częstotliwość kursowania</b>		codziennie		
			<b>Numer pociągu 50206</b>	
<b>Nr linii kolejowej</b>	<b>Km narastająco</b>	<b>Nazwa stacji</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>
213	<b>0,000</b>	<b>Hel</b>		<b>17:45</b>
213	10,752	Jurata	17:54	17:54
213	13,645	Jastarnia	17:58	17:58
213	15,294	Jastarnia Wczasy	18:01	18:01
213	21,278	Kuźnica (Hel)	18:07	18:07
213	26,859	Chałupy	18:12	18:12
213	33,437	Władysławowo Port	18:18	18:18
213	<b>34,951</b>	<b>Władysławowo</b>	<b>18:21</b>	<b>18:21</b>
213	45,683	Puck	18:31	18:31
202	<b>76,213</b>	<b>Gdynia Główna</b>	<b>19:01</b>	<b>19:04</b>
202	85,544	Sopot	19:12	19:13
202	89,197	Gdańsk Oliwa	19:17	19:18
202	93,025	Gdańsk Wrzeszcz	19:22	19:23
202	<b>97,205</b>	<b>Gdańsk Główny</b>	<b>19:27</b>	<b>19:28</b>
9	108,205	Pruszcz Gdański	19:36	19:36
9	129,079	Tzew	19:50	19:50
131	149,620	Pelplin	20:05	20:05
131	169,989	Smętowo	20:19	20:19
131	188,674	Warlubie	20:32	20:32
131	<b>204,687</b>	<b>Laskowice Pomorskie</b>	<b>20:43</b>	<b>20:43</b>
131	229,895	Pruszcz Pomorski	21:00	21:00
131	<b>256,929</b>	<b>Bydgoszcz Główna</b>	<b>21:21</b>	

<b>Termin kursowania</b>		26 VI 2027 - 31 VIII 2027 15 VI 2028 - 31 VIII 2028 23 VI 2029 - 02 IX 2029 20 VI 2030 - 01 IX 2030				
<b>Częstotliwość kursowania</b>		codziennie				
			<b>Numer pociągu 50202</b>		<b>Numer pociągu 50204</b>	
<b>Nr linii kolejowej</b>	<b>Km narastająco</b>	<b>Nazwa stacji</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>	<b>Godzina przyjazdu</b>	<b>Godzina odjazdu</b>
213	<b>0,000</b>	<b>Hel</b>		<b>11:40</b>		<b>15:30</b>
213	10,752	Jurata	11:49	11:49	15:39	15:39
213	13,645	Jastarnia	11:53	11:53	15:43	15:43
213	15,294	Jastarnia Wczasy	11:56	11:56	15:46	15:46
213	21,278	Kuźnica (Hel)	12:02	12:02	15:52	15:52
213	26,859	Chałupy	12:07	12:07	15:57	15:57
213	33,437	Władysławowo Port	12:13	12:13	16:03	16:03
213	<b>34,951</b>	<b>Władysławowo</b>	<b>12:16</b>		<b>16:06</b>	