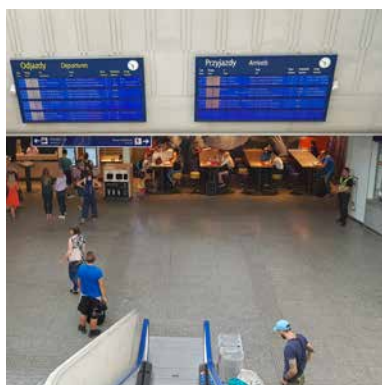




## Największe stacje kolejowe w Polsce



## Misja:

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

## Wizja:

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

NIP: 526-26-95-081

## Ignacy Góra

Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

po latach zapaści rynek przewozów pasażerskich znów zaczął rosnąć. Wynik prawie 304 mln podróżnych przewiezionych w ubiegłym roku był najlepszy od 15 lat. To świadczy o tym, że Polacy chcą i będą podróżować pociągami. Oferta przewoźników coraz lepiej odpowiada potrzebom pasażerów. Wygodne, nowe lub zmodernizowane pociągi, krótsze czasy przejazdu, odpowiednie planowanie rozkładu – to zachęca do podróżowania. Jednak dla pasażera ważne również są dworce: ich wygląd, skomunikowanie z innymi środkami transportu, usługi oraz – do czego przywiązujemy coraz większą wagę – dostosowanie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. A przede wszystkim ważna jest oferta przewozowa: dostępne relacje, częstotliwość kursowania czy dopasowanie godzin kursowania pociągów.

Analiza przepływu pasażerów na dziesięciu największych dworcach pokazuje, że to na nich rozpoczyna się lub kończy 25% podróży w Polsce. Mimo trwających remontów najbardziej obciążonym dworcem jest Warszawa Śródmieście, a na węzłowej stacji Warszawa Zachodnia zatrzymuje się najwięcej pociągów. Efektem planowanych na kolejne lata remontów na linii średnicowej powinno być zwiększenie przepustowości i poprawa jakości obsługi pasażerów.

Warszawa Śródmieście bije rekord liczby pasażerów, ale to na stacji Kraków Główny ma miejsce największy wzrost. Przez 4 lata liczba obsługiwanych pasażerów wzrosła o 150% - z 6,5 do 16 mln. A na wszystkich analizowanych dworcach przez te lata liczba pasażerów wzrosła o 30%.

Dlatego warto przy modernizacjach czy budowie nowych obiektów pamiętać o integracji z tkanką miejską. Pasażer chętnie przesiądzie się z komunikacji dalekobieżnej czy regionalnej do wygodnego transportu miejskiego.

Z wyrazami szacunku

## Wstęp

Jedna czwarta wszystkich pasażerów kolei w 2017 r. wsiadała i wysiadała na 10 największych stacjach w Polsce. Z danych zebranych przez Urząd Transportu Kolejowego wynika, że w ubiegłym roku na każdej z nich obsłużono powyżej 10 mln pasażerów. Łącznie przez te 10 stacji przewijało się powyżej 420 tys. pasażerów na dobę.

W opracowaniu przedstawiono charakterystykę każdej z tych stacji oraz zmiany, jakie na nich nastąpiły w latach 2014-2017. W analizie zwrócono także uwagę na stopień zintegrowania kolei z innymi środkami transportu, ponieważ duże stacje pasażerskie powinny pełnić funkcję centrów przesiadkowych ułatwiających pasażerom podróżowanie. Drugą istotną kwestią jest dostosowanie stacji do obsługi podróżnych o ograniczonej możliwości poruszania się.

Zgodnie z definicją z ustawy o transporcie kolejowym, stacja pasażerska to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza zdecydowaną większością peronów w Polsce, zaś PKP S.A. większością dworców. Są też stacje zarządzane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz przez innych niż PKP PLK zarządców infrastruktury.

W odniesieniu do stacji kolejowych mówimy o wymianie pasażerów – czyli ogólnej liczbie podróżnych wsiadających i wysiadających. Aby uzyskać wielkość wymiany pasażerskiej na stacjach należy liczbę pasażerów pomnożyć przez 2, ponieważ każdy pasażer liczony jest dwukrotnie – pierwszy raz wsiadając do pociągu i drugi - wysiadając. Od otrzymanego wyniku trzeba jednak odliczyć pasażerów, którzy wsiadli lub wysiedli za granicą kraju. Dlatego w ubiegłym roku pasażerowie wsiadali i wysiadali do pociągu ok. 605 mln razy – i na takim poziomie kształtowała się wymiana pasażerska na wszystkich stacjach i przystankach w Polsce w 2017 r.

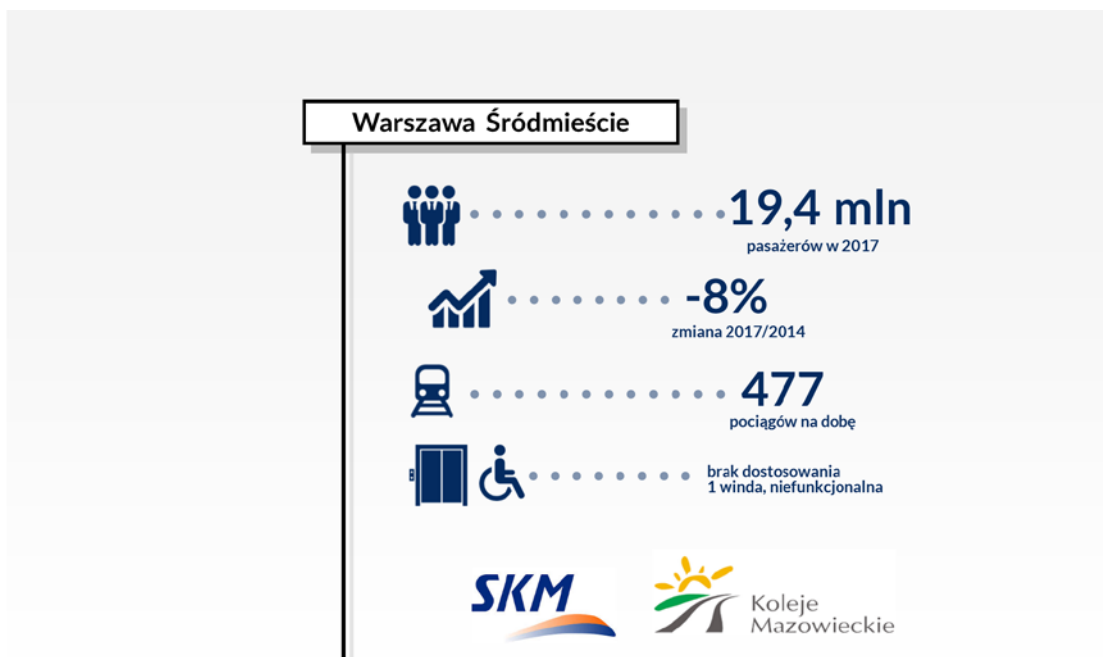


Wymiana pasażerska na 10 największych stacjach w Polsce pod względem liczby pasażerów w latach 2014-2017 (w milionach pasażerów)

| Stacje                  | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------------------|------|------|------|------|
| 1. Warszawa Śródmieście | 21,1 | 21,0 | 18,8 | 19,4 |
| 2. Poznań Główny        | 17,8 | 18,4 | 20,2 | 19,3 |
| 3. Wrocław Główny       | 12,8 | 14,9 | 17,9 | 19,0 |
| 4. Warszawa Wschodnia   | 13,0 | 13,5 | 15,7 | 16,5 |
| 5. Kraków Główny        | 6,5  | 10,6 | 14,9 | 16,0 |
| 6. Warszawa Centralna   | 8,4  | 11,3 | 14,0 | 15,1 |
| 7. Warszawa Zachodnia   | 12,0 | 12,2 | 14,1 | 15,0 |
| 8. Katowice             | 10,6 | 11,0 | 11,1 | 11,9 |
| 9. Gdynia Główna        | b.d. | b.d. | 11,3 | 11,2 |
| 10. Gdańsk Główny       | b.d. | b.d. | 11,3 | 10,3 |



## 1. Warszawa Śródmieście



Największą stacją pasażerską w Polsce w 2017 r. była Warszawa Śródmieście. Każdego dnia wsiadało i wysiadało tam średnio ponad 53 tys. podróżnych. W całym roku ze stacji skorzystało ponad 19 mln pasażerów. Dziennie zatrzymywało się tam 477 pociągów, co daje średnią liczbę ok. 110 pasażerów na jeden pociąg.

W 2014 r. odnotowano ponad 21 mln pasażerów, zaś w 2015 i 2016 r. ich liczba spadła z uwagi m.in. na prace modernizacyjne prowadzone na liniach aglomeracyjnych w stolicy, np. w stronę Piaseczna.

Dane o wymianie pasażerskiej na stacji Warszawa Śródmieście są szacunkowe. Większość pasażerów Kolei Mazowieckich podróżuje na podstawie biletów nierelacyjnych (karty miejskie, bilety sieciowe i strefowe), a liczniki w pociągach SKM Warszawa mogą zliczać pasażerów wysiadających na chwilę w celu przepuszczenia osób wychodzących z pociągu, przechodzących między peronami itp.



Warszawa Śródmieście jest jedyną stacją w pierwszej dziesiątce największych stacji w Polsce, która obsługuje jedynie ruch aglomeracyjny i regionalny. W ciągu ostatnich kilkunastu lat, po powstaniu przewoźników samorządowych: Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej zwiększyła się rola kolei w obsłudze transportowej obszaru metropolitalnego Warszawy. Warszawa Śródmieście umożliwia podróżnym przemieszczenie się do centrum stolicy oraz przesiadki. Ze stacji Śródmieście można dostać się na perony Dworca Centralnego obsługującego wszystkie połączenia dalekobieżne i część lotniskowych oraz na stację pierwszej linii metra - Centrum.

Dworzec powstał w połowie lat 60 ubiegłego stulecia i od tamtej pory nie był modernizowany w znaczący sposób. Stąd jego dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się jest nisko oceniana. Przejście podziemne prowadzące do Dworca Centralnego jest niedostosowane dla tych osób. Przesiadka do metra wymaga wyjścia na poziom ulicy i ponownego zejścia do stacji metra. Perony 1 i 3 dworca są pozbawione wind, a to na nich działają kasy biletowe. Wejścia do nich znajdują się w pawilonach oddalonych zarówno od metra, jak i od dworca Centralnego. Jedyna winda istnieje na peronie 2, ale jest przestarzała i niefunkcjonalna.

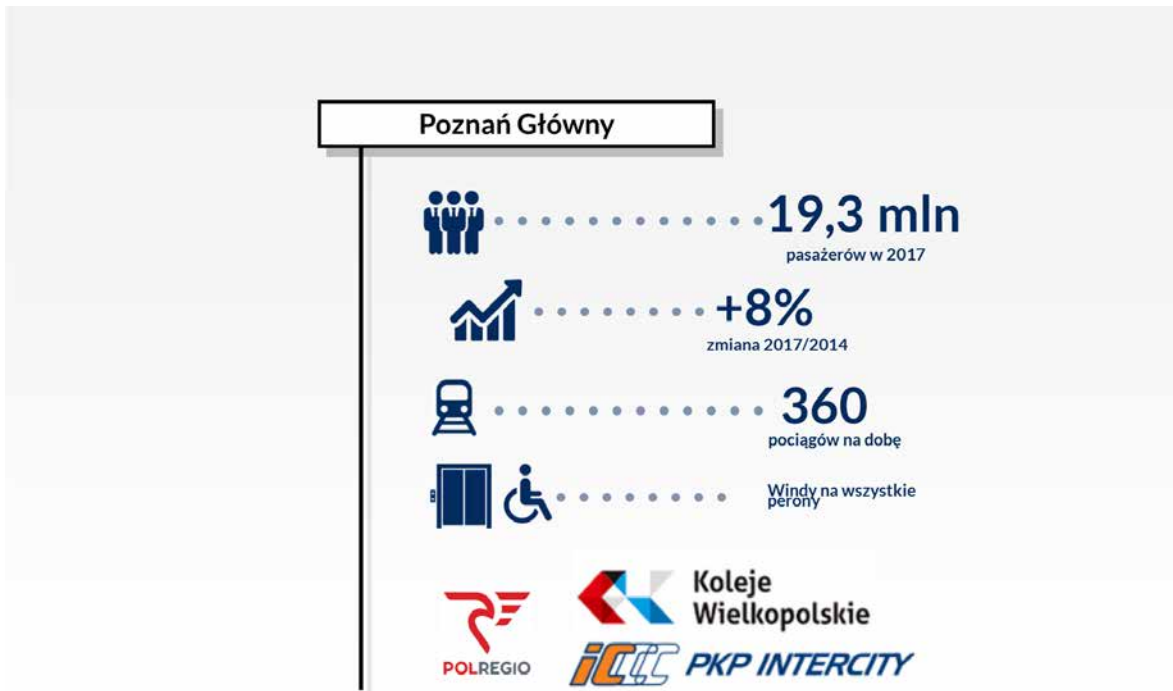
Według danych Metra Warszawskiego w 2016 r. ze stacji Metro Centrum skorzystało ponad 20 mln pasażerów, co daje ponad 56 tys. pasażerów dziennie. Część z nich przesiada się do pociągów. Można zatem przyjąć, że węzeł „Warszawa Centralna – Warszawa Śródmieście – Metro Centrum” jest najbardziej wykorzystywanym węzłem przesiadkowym w Polsce.

Na koniec obecnej perspektywy budżetowej UE wraz z remontem linii średnicowej planowana jest przebudowa stacji Warszawa Śródmieście. W czasie modernizacji wskazane jest stworzenie dogodnych przejść ze wszystkich peronów do pozostałych elementów węzła: do Dworca Centralnego, stacji metra oraz do wszystkich przystanków tramwajowych i autobusowych.

Przebudowa powinna także zwiększyć przepustowość stacji. Pierwotna organizacja ruchu pasażerów zakładała wysiadanie z pociągu jedynie na peron 2 (środkowy), a wsiadanie wyłącznie z zewnętrznych peronów 1 i 3. Miało to skrócić czas postoju pociągu i zwiększyć przepustowość stacji, jednak obecnie wsiadanie i wysiadanie odbywa się po obu stronach pociągu. Pożądane jest również zwiększenie liczby zatrzymań pociągów. Podczas przebudowy powinno się także zachować i wyeksponować wystrój architektoniczny stacji z 1963 r., stworzony przez zespół Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie z udziałem m.in. Wojciecha Fangora, który został autorem wystroju stacji drugiej linii metra.



## 2. Poznań Główny



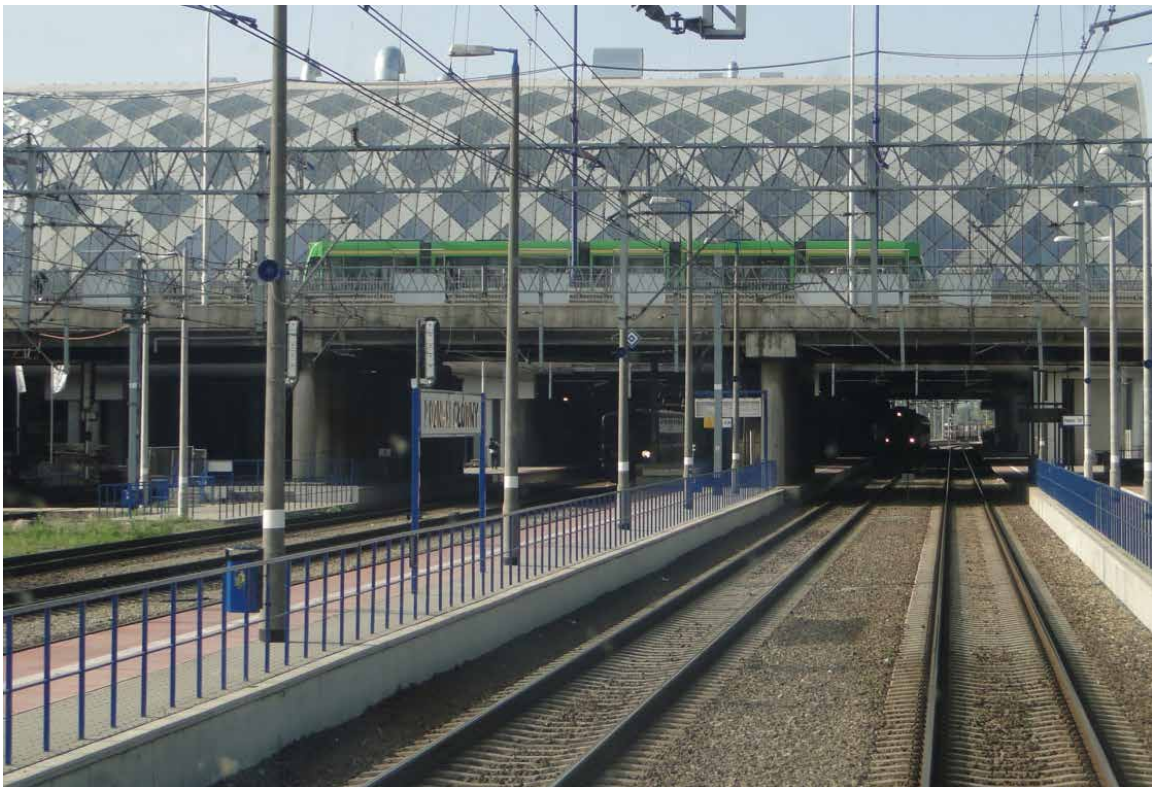
W 2017 r. Poznań Główny był drugą największą stacją kolejową w kraju. Średnia dobową liczbą pasażerów wyniosła prawie 53 tys. i ponad 19 mln rocznie. Przy dobowej liczbie zatrzymań na poziomie 360 pociągów, średnia wymiana pasażerska na jeden pociąg była wysoka i wynosiła ok. 150 pasażerów. W 2016 r. to Poznań Główny był największą stacją w Polsce, jednak w następnym roku nastąpił ponad czteroprocentowy spadek wymiany pasażerskiej spowodowany rozpoczętymi pracami modernizacyjnymi na linii kolejowej z Poznania do Warszawy (od czerwca 2017 r. zamknięty był odcinek Września – Konin), a także z Poznania do Piły. W poprzednich latach liczba pasażerów w Wielkopolsce systematycznie rosła (w latach 2011 - 2016 r. o 27%). Swoją działalność rozwijały Koleje Wielkopolskie, a liczba przejazdów koleją statystycznego mieszkańca województwa wielkopolskiego wzrosła z 7,2 w 2012 r. do 8,2 w 2016 r. Systematycznie rosła też liczba pasażerów pociągów dalekobieżnych (150% wzrostu w latach 2014-2017).



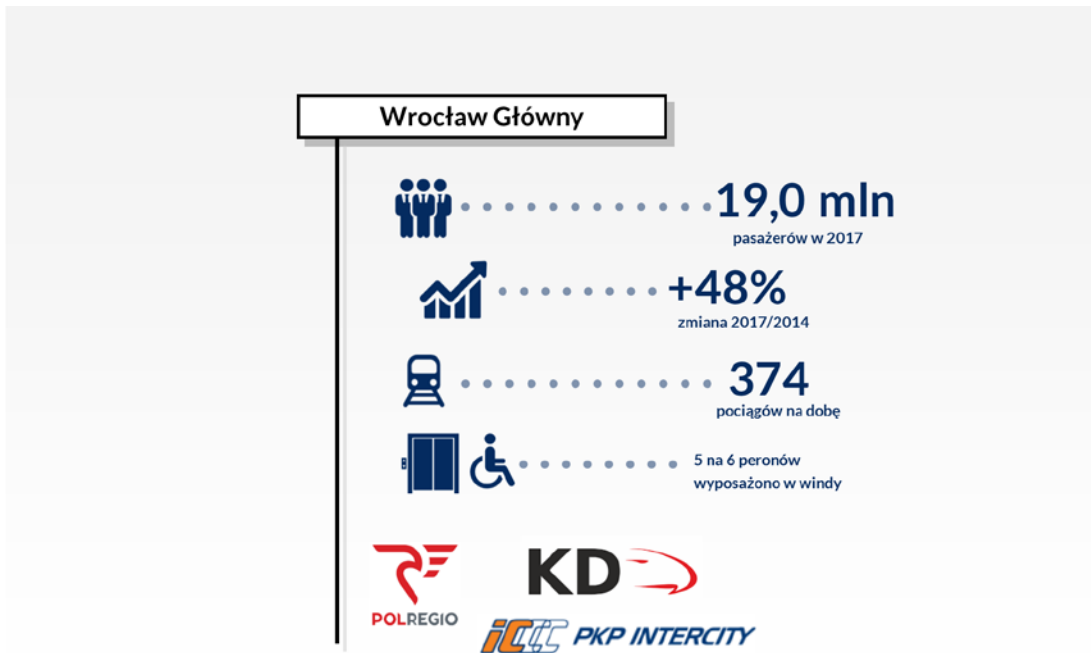


W 2012 r. został oddany do użytku nowy dworzec, wybudowany w związku z turniejem Euro 2012. Odbiło się to w dużej mierze na funkcjonalności obiektu. Tzw. stary dworzec został zamknięty w 2013 r. Perony na zachód od niego są tylko częściowo zadaszone i niepowiązane z nowym dworcem, perony na wschód są zadaszone w sposób ograniczający dopływ światła. Początkowo schody ruchome prowadziły jedynie z peronów do budynku dworca. Pasażerowie narzekają także na zbyt małą przestrzeń przewidzianą na oczekiwanie na pociągi. Wyzwaniem pozostaje połączenie dworca z terenami wokół niego za pomocą pieszego tunelu oraz zwiększenie przepustowości poprzez budowę dodatkowego peronu (w czerwcu 2018 r. wojewoda wydał pozwolenie na przeprowadzenie tych inwestycji).

Po sześciu latach od zakończenia budowy nowego dworca cały teren składa się z niezintegrowanych ze sobą elementów: nowy i stary dworzec, dworzec letni, poszczególne perony, tereny wokół dworca. Najważniejszym zadaniem jest dokończenie inwestycji tak, aby powstał zwarty kompleks, zapewniający jednocześnie wygodne przesiadki do komunikacji miejskiej i udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Za pomocą wind można dostać się na poziom wszystkich peronów dworca.



### 3. Wrocław Główny



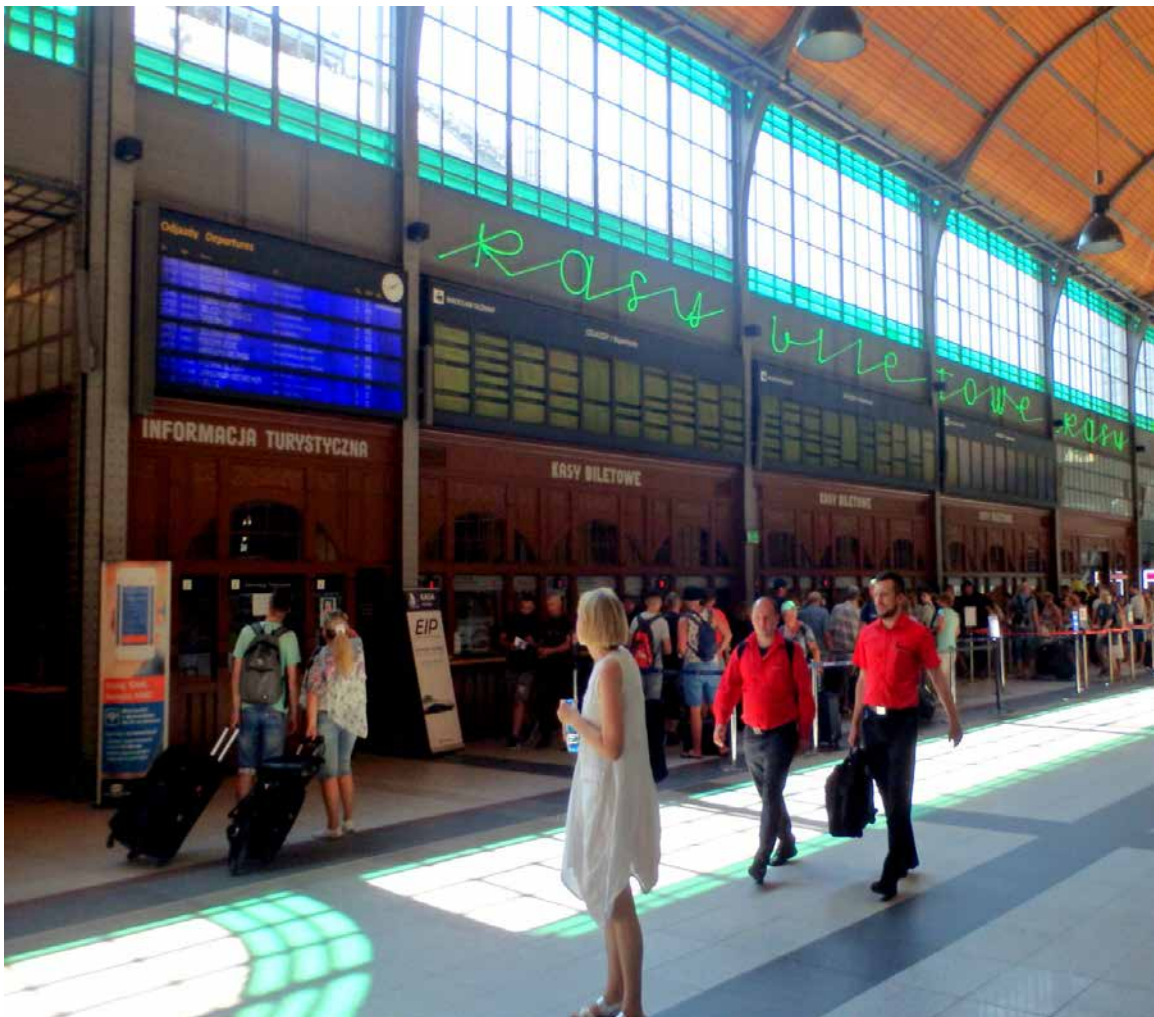
Trzecie miejsce pod względem liczby pasażerów w 2017 r. zajęła stacja Wrocław Główny, na której odprawiono prawie 19 mln pasażerów. Dziennie na głównej stacji w stolicy Dolnego Śląska odprawiano 52 tys. pasażerów. We Wrocławiu zatrzymywały się 374 pociągi dziennie, a średnio do jednego składu wsiadało i wysiadało ok. 140 pasażerów. Ich liczba wzrosła znacząco w ostatnich latach: od 2014 r. zwiększyła się prawie o połowę, czyli o ok. 6 mln. Wynika to ze wzrostu popularności kolei na Dolnym Śląsku. Od 2010 r. wzrost liczby pasażerów w województwie wyniósł 86%, co jest rekordem na tle innych regionów. W 2012 r. przeciętny mieszkaniec województwa odbywał rocznie 4,9 podróży, a w 2017 r. już 8,6.



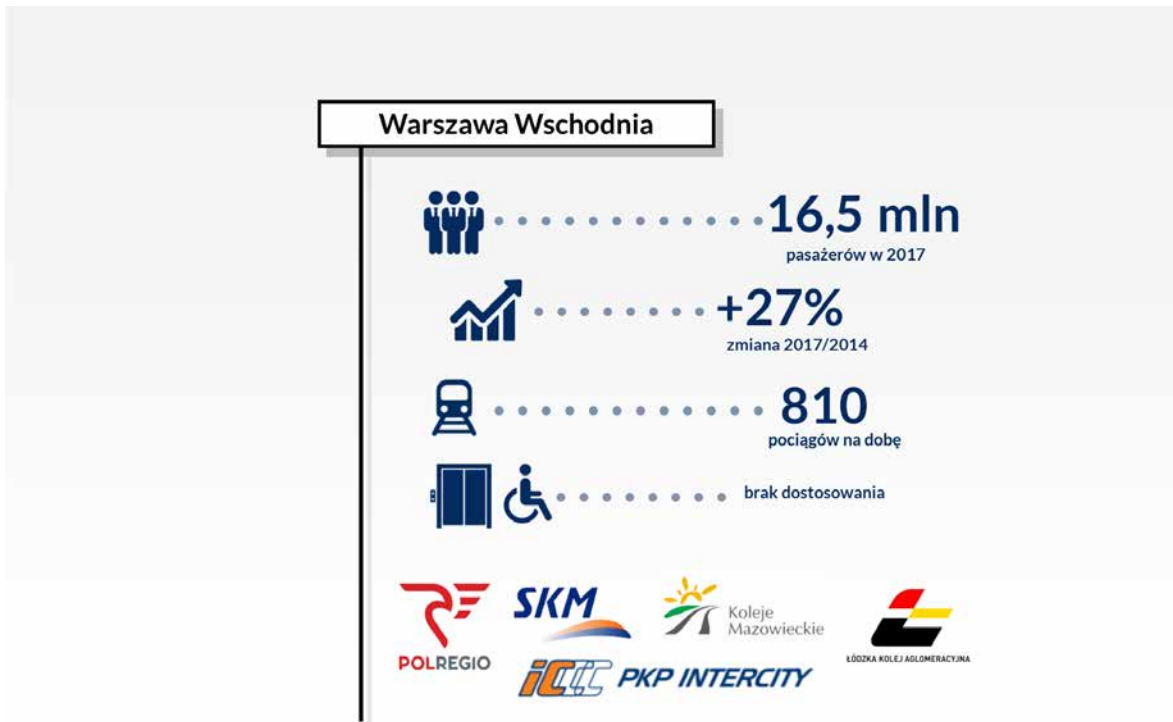
Przyczyny tej zmiany leżą przede wszystkim w zmodernizowanej infrastrukturze, dzięki której linie w kierunku Poznania, Opola i zachodniej granicy pozwalają na przejazd z prędkością 160 km/h. Oprócz tego do powrotu na kolej skłoniła pasażerów zrewitalizowana linia z Wrocławia do Szklarskiej Poręby. Wzrost miał miejsce zarówno w pociągach regionalnych, jak i dalekobieżnych. Koleje Dolnośląskie od 2014 r. potroiły liczbę pasażerów we Wrocławiu Głównym, zaś PKP Intercity zanotowało 2,5-krotny wzrost. W tym czasie liczba pasażerów Przewozów Regionalnych nieznacznie zmalała. Koleje Dolnośląskie zaproponowały pasażerom nowy tabor i stale rozwijaną siatkę połączeń, zaś PKP Intercity w grudniu 2014 r. uruchomiło szybkie połączenie z Wrocławia do Warszawy, obsługiwane m.in. pociągami ED250 „Pendolino”.

Przybywa połączeń z i do Wrocławia Głównego. W obecnym rozkładzie jazdy przewidziano w ciągu doby 394 pociągi regionalne i 60 dalekobieżnych. Jednak niektóre muszą czekać na wjazd na skutek problemów z przepustowością stacji. Aby zwiększyć jej przepustowość, peron 6 ma zostać zmodernizowany i połączony z oboma tunelami pod peronami. Poza tym na stacji brakuje windy na peron 5 oraz dwustronnych tablic informacyjnych.

W latach 2011-2012 pochodzący z XIX w. dworzec Wrocław Główny został odnowiony i zmodernizowany. Podczas modernizacji dostosowano go do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zrewitalizowano również zabytkowy hall z kasami biletowymi oraz halę peronową.



## 4. Warszawa Wschodnia



Czwartą największą stacją w Polsce w 2017 r. była Warszawa Wschodnia, na której obsłużono ok. 16,5 mln podróżnych, co daje średnią 45 tys. dziennie. W analizowanym okresie Warszawa Wschodnia corocznie notowała wzrost liczby pasażerów. 810 zatrzymań pociągów daje jej drugie miejsce w Polsce. Wymiana pasażerska wyniosła ok. 55 podróżnych na pociąg.

W 2017 r. na stacji Warszawa Wschodnia zatrzymywało się pięciu przewoźników. Jest to też stacja początkowa lub końcowa dla wielu dalekobieżnych relacji z lub do Warszawy – kończy tu lub zaczyna bieg duża część pociągów Kolei Mazowieckich i PKP Intercity. Większość ruchu na stacji Warszawa Wschodnia generowana jest przez pociągi regionalne i aglomeracyjne.



Dworzec Warszawa Wschodnia podzielony jest na dwie części – dalekobieżną i podmiejską. Budynki dworca wybudowane zostały w 1969 r. Obiekt przez wiele lat był zaniedbany i w 2008 r. został on oceniony najgorzej spośród 23 głównych polskich dworców. W latach 2010-2012 budynki przeszły kapitalny remont, przywracający im w dużej mierze pierwotny wygląd. Jednak podczas remontu dworca perony nie zyskały żadnej nowej funkcjonalności. Nadal można się na nie dostać wyłącznie schodami z tunelu. Konieczne jest więc dostosowanie tunelu i peronów do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ma to się stać podczas remontu linii średnicowej, który planowany jest po 2020 r.



## 5. Kraków Główny



Listę pięciu największych stacji pasażerskich w Polsce zamyka Kraków Główny z liczbą ok. 16 mln pasażerów w 2017 r., czyli ok. 44 tys. pasażerów dziennie. Kraków Główny to stacja z najwyższym wzrostem liczby pasażerów w ostatnich trzech latach. W 2017 r. odprawiono tu 2,5-krotnie więcej pasażerów niż w 2014 r., kiedy stacja znajdowała się poza pierwszą dziesiątką. Przy 285 zatrzymaniach pociągów na dobę, wymiana pasażerska na jeden pociąg wynosiła średnio ok. 155 podróżnych – najczęściej wśród wszystkich stacji w 2017 r.

W Krakowie w latach 2014-2017 prawie dwukrotnie wzrosła liczba pasażerów pociągów dalekobieżnych. Od grudnia 2014 r. jeżdżą tu pociągi ED 250 „Pendolino” do Warszawy i Trójmiasta. Przy wykorzystaniu tzw. protezy koniecpolskiej pozwalającej ominąć niezmodernizowany odcinek Kraków – Katowice uruchomiono także połączenia z Krakowa do Wrocławia przez Częstochowę.



Jednak największy wpływ na wzrost wymiany podróżnych w Krakowie miał rozwój połączeń aglomeracyjnych i regionalnych. Z badań SKA<sup>1</sup> przeprowadzonych na początku 2017 r. przez pracowników Politechniki Krakowskiej wynika, że po uruchomieniu trzech nowych linii z transportu kolejowego zaczęło korzystać średnio dziennie o 2,6 tys. osób więcej. Dzięki temu codziennie do Krakowa wjeżdżało prawie 1,2 tys. samochodów mniej niż wcześniej. Każdego dnia na trasie Wieliczka – Kraków kolej odnotowuje średnio ok. 10 tys. pasażerów. Pociągi docierają też do portu lotniczego Kraków-Balice, w którym co roku wzrasta liczba odprawionych pasażerów (w 2017 r. względem poprzedniego roku przybyło 17%). W grudniu 2016 r. po modernizacji linii E30 na odcinku Kraków – Tarnów uruchomiono nową relację SKA3. Przez pół roku na tym odcinku przewieziono prawie milion pasażerów.

W 2017 r. na terenie krakowskiego węzła kolejowego zaczęły się prace modernizacyjne na linii E30, które spowodowały ograniczenia częstotliwości kursowania pociągów oraz spadek punktualności. Liczba pasażerów zmalała o 15% względem roku poprzedzającego.

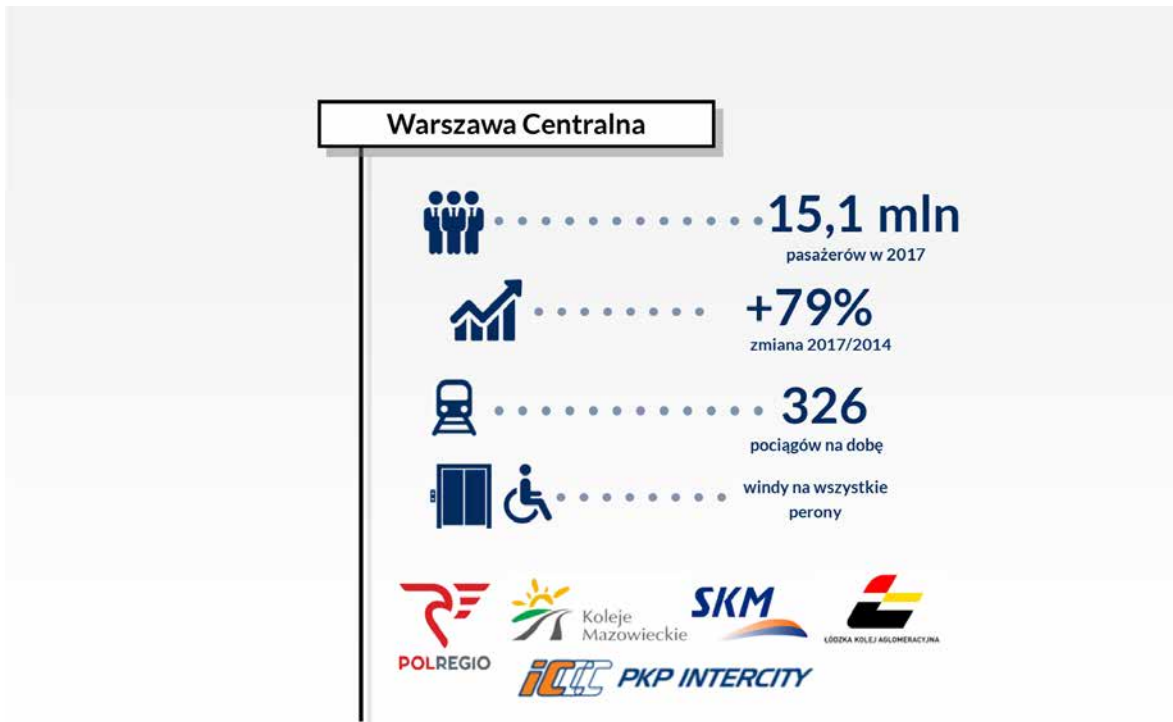
W 2014 r. otwarto nowy dworzec Kraków Główny, zlokalizowany pod peronami, który wraz z dworcem autobusowym i szybkim tramwajem jest częścią multimodalnego węzła przesiadkowego. Zdecydowanym plusem dworca jest jego integracja z innymi środkami transportu. Dworzec zapewnia udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się – na wszystkie pięć peronów można dostać się windą.



Fot. PKP S.A.

<sup>1</sup> Szybka Kolej Aglomeracyjna w Aglomeracji Krakowskiej – system połączeń kolejowych w północnej części województwa małopolskiego łączący centrum Krakowa z jego przedmieściami i ważniejszymi miastami województwa małopolskiego. Linie te są zaczątkiem sieci SKA, obejmującej cały węzeł kolejowy Krakowa.

## 6. Warszawa Centralna



Warszawa Centralna to prawdopodobnie najbardziej znana stacja kolejowa w Polsce. Jednak wbrew obiegowym opiniom znajduje się ona poza gronem 5 największych stacji. Wynika to z obsługi głównie przewozów dalekobieżnych, których charakter jest mniej masowy od przewozów regionalnych i aglomeracyjnych. W 2017 r. na stacji obsłużono ok. 15 mln podróżnych, co oznacza duży wzrost w porównaniu z 2014 r. (wzrost o ok. 6,5 mln). Wymiana pasażerska przypadająca na jeden pociąg była wysoka i wynosiła ok. 130 podróżnych przy 326 zatrzymaniach na dobę.

Głównym przewoźnikiem obsługującym podróżnych na stacji jest PKP Intercity, które w ostatnich trzech latach odnotowało tam dwukrotny wzrost liczby pasażerów. Od 2015 r. część relacji dalekobieżnych jest obsługiwana przez pociągi ED 250 „Pendolino”, a od 2016 r. zaczęła tam również kursować większość z 40 nowych pociągów Dart i Flirt. Zauważalny był też wzrost popularności pociągów do Łodzi po oddaniu do użytku nowego dworca Łódź Fabryczna i zakończeniu modernizacji trasy Warszawa – Łódź.





W 2015 r. zlikwidowano komercyjne połączenia dalekobieżne interRegio Przewozów Regionalnych i od tamtej pory pozostały tylko organizowane przez samorząd województwa łódzkiego pociągi interRegio na trasie Warszawa – Łódź. Od rozkładu jazdy 2015/2016 pomiędzy Łodzią i Warszawą w weekendy zaczęły jeździć pociągi „Sprinter” Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Listę przewoźników uzupełniają Koleje Mazowieckie i SKM Warszawa, które kursują na lotniska Chopina oraz Modlin. W tym okresie SKM Warszawa niemal potroiła swoją liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających w Warszawie Centralnej.

Dworzec Warszawa Centralna został wybudowany w 1975 r. i odnowiony przed Euro 2012. Niedawno rozpoczęła się procedura wpisu do rejestru zabytków. Na dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się wciąż czekają korytarze podziemne i schody wokół dworca, prowadzące m.in. na przystanki komunikacji miejskiej. Pasażerowie o ograniczonej możliwości poruszania się na Dworcu Warszawa Centralna mogą dostać się na peron za pomocą wind lub pochylni.



## 7. Warszawa Zachodnia



Czwartą i zarazem ostatnią warszawską stacją w pierwszej dziesiątce jest Warszawa Zachodnia, na której w 2017 r. wysiadło i wsiadło ok. 15 mln pasażerów (ok. 41 tys. dobowo). Oznacza to wzrost o 25% w stosunku do 2014 r.

W 2017 r. w Warszawie Zachodniej podróżni mogli korzystać z usług aż sześciu przewoźników, w tym Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD), dla której wydzielono osobny peron. Jest to stacja z największą liczbą zatrzymujących się pociągów w ciągu doby – prawie 1000. Liczba wsiadających i wysiadających pasażerów przypadająca na jeden pociąg wynosi ok. 40. Przewoźnikiem o największej liczbie pasażerów obsługiwanych na stacji Warszawa Zachodnia są Koleje Mazowieckie. Największy wzrost w badanym okresie odnotowało PKP Intercity, zaś liczba pasażerów SKM Warszawa, WKD i Przewozów Regionalnych utrzymywała się na stabilnym poziomie. Rosnącą popularnością cieszą się za to pociągi ŁKA Sprinter.

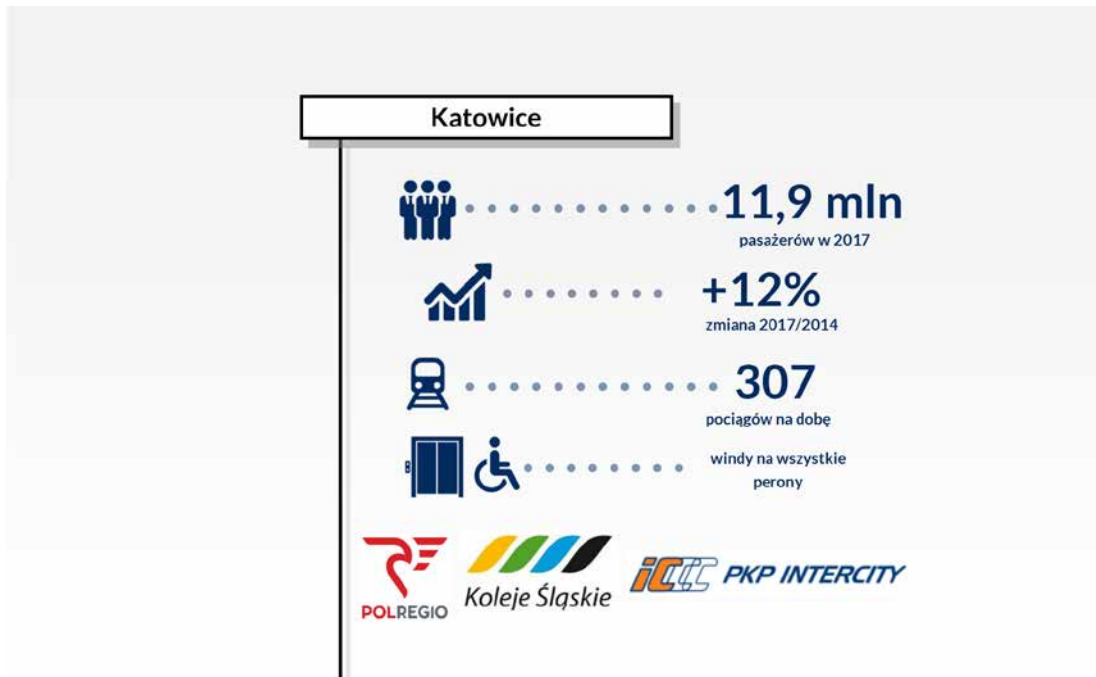


Stacja Warszawa Zachodnia ma duży potencjał, by stać się ważnym węzłem przesiadkowym. Po południowej stronie stacji znajduje się największy w Warszawie dworzec autobusowy. Nie spełnia współczesnych standardów, ale jego właściciel, spółka PKS POLONUS planuje budowę nowego. Operator autokarowy Flixbus Polska, który przejął markę Polski Bus, zapowiedział swoją ekspansję w Polsce w oparciu właśnie o ten dworzec autobusowy. Miasto Warszawa otrzymało już częściowo dofinansowanie unijne i planuje wybudowanie linii tramwajowej z Wilanowa na Wolę z tunelem właśnie pod stacją Warszawa Zachodnia i wygodnymi przesiadkami pomiędzy pociągami i tramwajami. W ostatnich latach w rejonie stacji powstało wiele biurowców, a do zabudowy przeznaczony jest też duży teren po jej północnej stronie.

Obecnie na stacji nie ma wind i ruchomych schodów prowadzących na perony - są jedynie platformy, a zbudowana po południowej stronie stacji podziemna hala nie zapewni wygodnej obsługi zwiększonym w przyszłości potokom podróżnych. Stacja ma zostać przebudowana podczas remontu linii średnicowej. Pozytywnie należy ocenić zapowiedź powstania przepuszczającego światło jednolitego zadaszenia nad peronami, powiększenia przestrzeni podziemnej do obsługi pasażerów wraz z budową przejścia do oddalonego o kilkaset metrów peronu 8. Planowane jest również zwiększenie przepustowości stacji poprzez korektę układu torowego i budowę kolejnego peronu.



## 8. Katowice



W 2017 r. wielkość wymiany pasażerskiej na stacji Katowice zbliżyła się do 12 mln, co daje prawie 33 tys. pasażerów na dobę. Największy wzrost miał miejsce w 2017 r. i wyniósł 7,3%, zaś w skali trzech lat było to 12%. Codziennie na stacji Katowice zatrzymuje się ponad 300 pociągów, a średnia wymiana pasażerska wynosi ok. 100 podróży na pociąg.



Fot. PKP S.A.

Na stacji Katowice przeważają pasażerowie podróżujący w relacjach regionalnych, ale to PKP Intercity zanotowało największy wzrost liczby pasażerów. Wiązało się to przede wszystkim z uruchomieniem pociągów kategorii Express Intercity Premium do Warszawy i Trójmiasta (a następnie także do Bielska-Białej i Gliwic), a także poprawieniem oferty przewozów do Wrocławia i Częstochowy. Górny Śląsk jest obszarem silnie zurbanizowanym, ale województwo charakteryzuje niski wskaźnik wykorzystania kolei – przeciętny mieszkaniec korzysta z tego środka transportu zaledwie 4,5 razy w ciągu roku (średnia dla Polski w 2017 r. to 7,9, a rekord w województwie pomorskim wynosi 24). Konurbacja górnośląska stanowi obszar, na którym kolej miejska i regionalna powinna odgrywać znacznie większą rolę niż obecnie. Funkcjonowanie transportu w regionie mogłoby poprawić wybudowanie torów aglomeracyjnych na odcinku Będzin – Katowice Ligota. Jednak inwestycja taka nie została zaplanowana w aktualnej perspektywie finansowej UE. Kolej aglomeracyjna powinna funkcjonować także pomiędzy Katowicami i Gliwicami oraz Tarnowskimi Górami, co może wymagać rozbudowy układów torowych na wzór warszawskiego węzła kolejowego, w którym powstają oddzielne tory dla pociągów aglomeracyjnych i regionalnych.

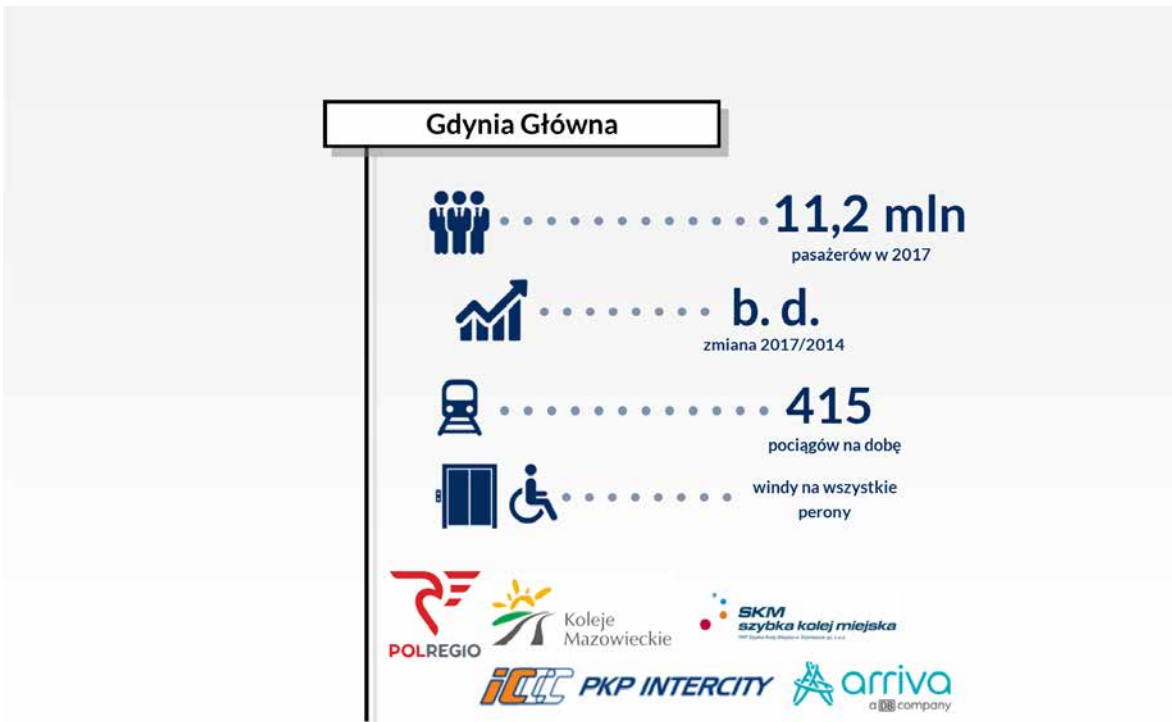
Problemem ograniczającym przepustowość stacji jest krzyżowanie się odcinków linii kolejowych 139 oraz 137 na zachodniej głowicy powodujące częste kilkuminutowe oczekiwanie przed semaforami wjazdowymi. Ponadto kursujące tu pociągi towarowe mogą w czasie postoju blokować rozjazdy, uniemożliwiając wjazd pociągów pasażerskich na stację.

W latach 2010-2013 stacja w Katowicach została przebudowana. Zbudowano nowy dworzec i perony w pełni dostosowane do obsługi pasażerów z ograniczoną mobilnością. Pod dworcem kolejowym zlokalizowano dworzec autobusowy.



Fot. PKP S.A.

## 9. Gdynia Główna



Dla stacji Gdynia Główna i Gdańsk Główny dane są dostępne jedynie za 2017 r. i 2016 r., dlatego nie przedstawiono liczby pasażerów w sposób analogiczny jak dla pozostałych stacji. W 2017 r. wymiana pasażerska w Gdyni Główniej wyniosła ok. 11 mln, a więc ok. 31 tys. podróży dziennie. W Gdyni Główniej, która jest stacją początkową lub końcową dla wielu relacji, zatrzymuje się dziennie ponad 400 pociągów, a średnia wymiana pasażerska wynosi ok. 75 pasażerów na pociąg.

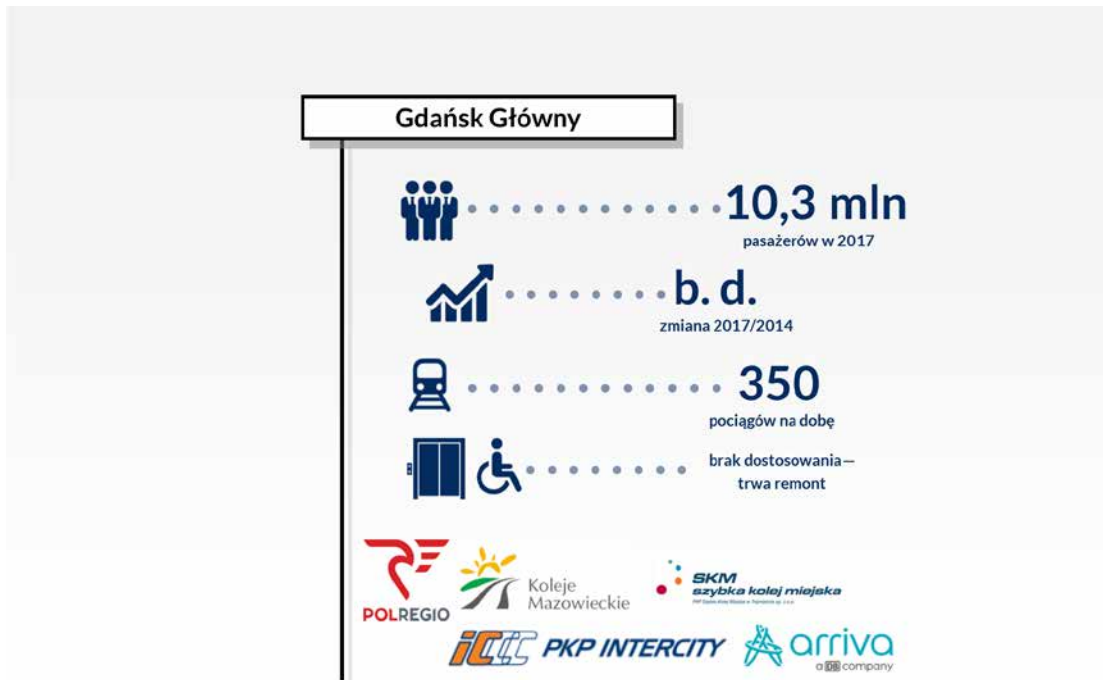


Dominującą rolę na stacji Gdynia Główna ma PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Ogólna liczba przewiezionych pasażerów w okresie 2014-2017 wzrosła o 12%. Oprócz połączeń aglomeracyjnych i regionalnych na stacji Gdynia Główna wzrost odnotowały połączenia dalekobieżne spółki PKP Intercity. Dwukrotny wzrost podróżnych jest efektem zmodernizowania linii do Warszawy, a także zrewitalizowania linii do Poznania przez Bydgoszcz i Inowrocław.

Stacja w Gdyni została zmodernizowana w 2012 r. Remont przeszedł powojenny dworzec, na którym przypadkiem odkryto i odsłonięto freski, nawiązujące m.in. do tematyki morskiej oraz podróży. Stały się one symbolem dworca wpisanego do rejestru zabytków. Na remont i lepsze dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się czeka część podmiejska stacji, z której korzysta większość podróżnych.



## 10. Gdańsk Główny



Dziesiątkę największych stacji w Polsce zamyka Gdańsk Główny z wynikiem w 2017 r. ok. 10,3 mln podróży, co w przeliczeniu dobowym daje ok. 28 tys. Na stacji Gdańsk Główny zatrzymuje się 350 pociągów na dobę (mniej pociągów niż w Gdyni Główniej), a średnia wymiana pasażerska na pociąg wynosi ok. 80 pasażerów. W 2017 r. odnotowano 10% spadek liczby pasażerów w stosunku do 2016 r. Powodem takiego stanu rzeczy może być oddanie do użytku stacji Gdańsk Śródmieście zlokalizowanej na południe od stacji Gdańsk Główny, która stanowi teraz stację końcową linii PKP SKM w Trójmieście. Podróżni jadący do stacji Gdańsk Główny kupują często bilety do stacji końcowej – Gdańsk Śródmieście – ponieważ cena biletu jest w tym przypadku taka sama, natomiast może to zafałszować statystyki na obu stacjach.





Charakterystyka zmian liczby pasażerów na stacji Gdańsk Główny jest analogiczna do przedstawionych w przypadku stacji Gdynia Główna. W związku z zakończeniem modernizacji linii biegnących zarówno na południe w stronę Tczewa, jak i na północ w stronę Helu od 2014 r. nastąpił wzrost liczby pasażerów. We wrześniu 2015 r. otwarto Pomorską Kolej Metropolitalną, łączącą m.in. Gdańsk z portem lotniczym. Dodatkowo, podobnie jak na stacji Gdynia Główna, w ciągu ostatnich trzech lat liczba pasażerów pociągów dalekobieżnych wzrosła ponad dwukrotnie.

Województwo pomorskie, głównie za sprawą funkcjonowania PKP SKM w Trójmieście, ma najwyższy w Polsce wskaźnik wykorzystania kolei na mieszkańca, który w 2017 r. wyniósł 24 podróże. Przez kilka lat, do 2014 r. włącznie, wskaźnik ten spadał w związku z długotrwałą modernizacją linii Gdynia – Warszawa, jednak od tego czasu wzrósł o 21%. Dzięki modernizacji kluczowych tras oraz budowie PKM, w województwie pomorskim rola transportu kolejowego rośnie. Dla dalszego rozwoju połączeń regionalnych w kierunku Tczewa konieczne może być dobudowanie torów na południe od Gdańska.

W 2017 r. rozpoczął się oczekiwany remont stacji Gdańsk Główny: przebudowywane są perony dalekobieżne i tunele, powstają windy i ruchome schody, co dostosuje stację do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Od kilku lat zapowiadany jest remont zabytkowego budynku dworca.



## Pozostałe główne stacje

Według wytycznych Komisji Europejskiej z Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego, za główne stacje uważane są stacje obsługujące ponad 10 tys. pasażerów na dobę. Oznacza to, że w 2017 r. w Polsce było 25 głównych stacji. Poza omówionymi powyżej sześć z nich znajduje się na obszarze oddziaływania aglomeracji warszawskiej:

- Warszawa Ochota,
- Warszawa Powiśle,
- Warszawa Śródmieście WKD,
- Warszawa Wileńska,
- Otwock,
- Skierniewice.

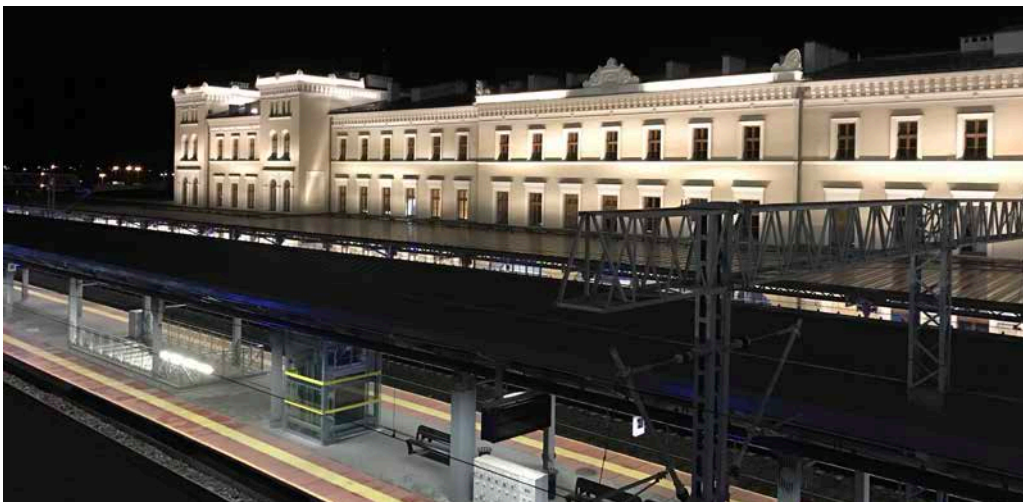
Kolejnych 6 znajduje się na obszarze oddziaływania aglomeracji trójmiejskiej:

- Gdańsk Śródmieście,
- Gdańsk Wrzeszcz,
- Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana,
- Sopot,
- Rumia,
- Wejherowo.

Pozostałe 3 stacje to:

- Bydgoszcz Główna,
- Gliwice,
- Szczecin Główny.

Wymienione stacje w Warszawie obsługują tylko ruch aglomeracyjny i regionalny, podobnie jak stacje Gdańsk Śródmieście i Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. Przewozy na krótkich i średnich dystansach pełnią też dominującą rolę na pozostałych stacjach znajdujących się na obszarach oddziaływania aglomeracji warszawskiej i trójmiejskiej, obsługując dojazdy do pracy i szkoły. Pożądanym kierunkiem rozwoju kolei w woj. mazowieckim i pomorskim jest budowa infrastruktury w celu zwiększenia przepustowości i podaży oferty kolejowej (dobudowa torów aglomeracyjnych w rejonie Warszawy na kolejnych liniach, przedłużenie linii PKP SKM w Trójmieście, budowa drugiego toru na linii nr 202 do Słupska).



## Podsumowanie

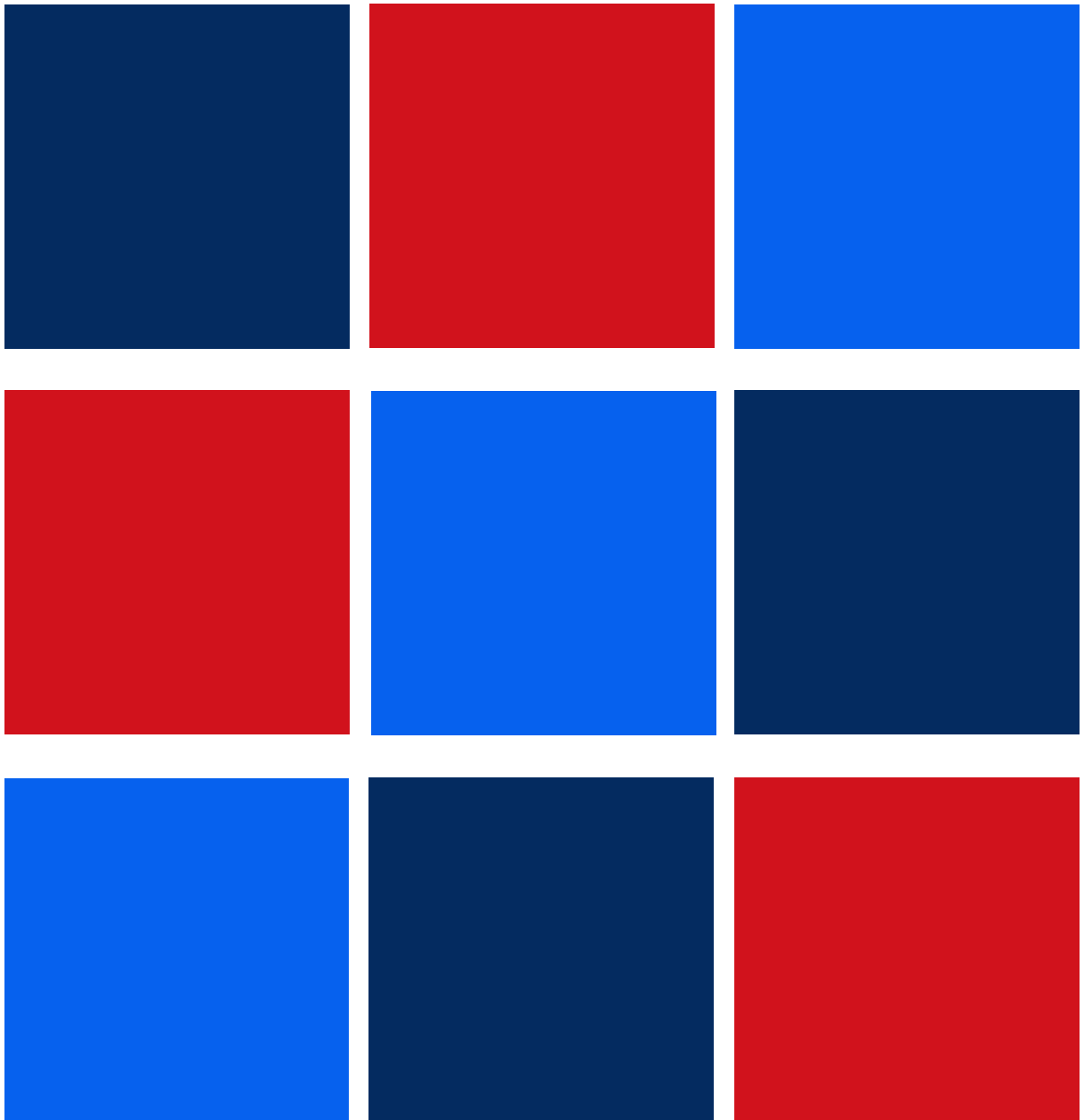
Opracowanie dotyczące największych stacji kolejowych w Polsce odnosi się do sytuacji, na którą wpływ ma obserwowana od kilku lat poprawiająca się koniunktura na rynku przewozów pasażerskich będąca wynikiem zakończonych inwestycji współfinansowanych z funduszy UE. Ostatnie trzy lata były więc swoistym „odbiciem” na kolei, która odzyskiwała i przyciągała nowych pasażerów dzięki krótszym czasom przejazdu i dzięki wykorzystaniu nowego taboru. Liczba pasażerów w całym kraju wzrosła w ostatnich trzech latach o ok. 12%. Wzrost zaobserwowany był na wszystkich największych stacjach pasażerskich oprócz Warszawy Śródmieście, która nie obsługuje ruchu dalekobieżnego. Największe stacje dodatkowo zyskiwały więc na znaczeniu zwiększając swój udział w rynku z ok. 22% do ok. 25%.

Na największych stacjach wzrost wykazywany był zarówno w przewozach regionalnych jak i dalekobieżnych, co dobrze widać na przykładzie Krakowa i Wrocławia. Największe ośrodki miejskie skorzystały w ostatnich latach z rozwoju społeczno-gospodarczego, co przyciągało osoby mieszkające na ich obszarach oddziaływania. Dodatkowo proces ten był intensyfikowany przez występujące wcześniej tendencje suburbanizacyjne, które sprzyjały wykorzystywaniu kolei jako środka komunikacji miejskiej. Rozwój największych ośrodków miejskich wykorzystał także przewoźnik dalekobieżny PKP Intercity, który od rozkładu 2014/2015 zaoferował podróżnym 20 pociągów ED 250 „Pendolino” i łącznie 40 pociągów typu Flirt i Dart od rozkładu 2015/2016. Pozytywne efekty inwestycji widać w wynikach dla stacji Warszawa Centralna, obsługującej głównie ruch dalekobieżny.

Z racji swojego znaczenia w układzie transportowym duże stacje kolejowe powinny pełnić funkcję zintegrowanych centrów przesiadkowych. Dlatego tak ważne jest połączenie ich z innymi środkami transportu. Drugą istotną kwestią jest dostosowanie stacji do obsługi podróżnych o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dane z 25 głównych stacji potwierdzają, że kolej jest najbardziej wykorzystywana w województwach pomorskim i mazowieckim. Dzięki rozbudowanej infrastrukturze pozwalającej na separację przewozów aglomeracyjnych i dalekobieżnych, kolej może pełnić funkcję środka komunikacji miejskiej. W Warszawie i w Łodzi dodatkowym atutem jest integracja taryfowa w ramach karty miejskiej. Oba te aspekty są czynnikiem sprzyjającym wzrostowi wykorzystania kolei i powinny być rozwijane zarówno w Warszawie i Trójmieście, jak i innych polskich miastach.





**15**  
LAT  URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO