

warunki to umożliwiają. Oferta przewozowa aglomeracyjnych przewozów kolejowych wymaga stosowania:

- stałych tras przejazdu,
- cyklicznego rozkładu jazdy z typowymi częstotliwościami (np. co 5, 10, 15, 20 minut),
- obsługa strefowa (część kursów z wyłączeniem zatrzymań na stacjach o małych potokach pasażerskich).

Nie bez znaczenia pozostaje włączenie systemu przewozów kolejowych w taryfy transportu miejskiego danej aglomeracji oraz koordynacja połączeń, rozkładów jazdy itp. W celu zapewnienia powyższego przewiduje się głównie budowę nowych odcinków torowych oraz par torów, ze względu na ograniczoną przepustowość odcinków torowych po których odbywa się ruch dalekobieżny i przyspieszony. Istniejące układy połączeń kolejowych systemów aglomeracyjnych, tj. system warszawski i trójmiejski przewidziany jest do rozbudowy. Nowe systemy przewiduje się do utworzenia w aglomeracjach poznańskiej, krakowskiej, górnośląskiej, wrocławskiej, szczecińskiej, łódzkiej oraz bydgosko-toruńskiej. Uruchamiane połączenia aglomeracyjne związane są z włączaniem ich w system dotacji z budżetów miast i/lub samorządów województw.

W przewozach międzyaglomeracyjnych zakłada się układ promienistych połączeń wszystkich ważniejszych aglomeracji kraju z Warszawą oraz połączenia pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami. Sieć tych połączeń ma być konkurencyjna zarówno dla transportu lotniczego, jak i dla transportu drogowego wykorzystującego sieć dróg ruchu szybkiego. Realizacja tego celu wymagać będzie budowy układu Kolei Dużych Prędkości (KDP), który ma połączyć największe aglomeracje, tj. Warszawę, Łódź, Wrocław, Poznań, Katowice i Kraków, ale również wielu działań modernizacyjnych na sieci kolejowej. Celem tych działań jest zapewnienie czasu przejazdu krótszego niż 3 godziny. Oferta przewozowa dla najbardziej atrakcyjnych połączeń będzie zapewniała częstotliwość kursowania w relacji co 60 minut (w szczycie nawet co 30 minut).

W przewozach międzyregionalnych prognozuje się ich umiarkowany rozwój, gdyż zakłada się dużą konkurencyjność transportu drogowego w stosunku do kolejowego. Przewiduje się jednak lepsze niż obecnie wykorzystanie zarówno potencjału taborowego, jak i możliwości wynikających z poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, będących efektem jej modernizacji oraz inwestycji odtworzeniowych. Działania te powinny spowodować wzrost maksymalnej prędkości pociągów do $\sim 160 \div 200$ km/h, a prędkości handlowej do poziomu $\sim 80 \div 120$ km/h. Oferta przewozowa ma obejmować miasta wojewódzkie, a także inne ośrodki o dużym znaczeniu społeczno-gospodarczym oraz miejscowości uzdrowiskowe i rekreacyjne. Częstotliwość uruchamianych pociągów będzie zależeć od wartości potoków podróży w poszczególnych relacjach. Znany jest natomiast mankament, że przewozy te będą nierentowne (ceny biletów nie pokryją całości kosztów). Przewiduje się ich konsekwentne utrzymywanie w sferze usług publicznych – dofinansowywanych z budżetu centralnego.

Przewozy regionalne, podobnie jak międzyregionalne, również w najbliższych latach będą podlegać umiarkowanemu rozwojowi. Ich rozwój w głównej mierze zależeć będzie od regionalnej polityki transportowej oraz stopnia finansowania tych przewozów przez samorządy województw. Master Plan dopuszcza możliwość zróżnicowania terytorialnego w regionalizacji przewozów pasażerskich w zależności od lokalnych uwarunkowań i potrzeb.