

Warszawa, dnia 9 grudnia 2016 r.

Poz. 1996

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 8 grudnia 2016 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich
w transporcie kolejowym**

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z poz. 1151) załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia otrzymują brzmienie określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Infrastruktury i Budownictwa: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. (poz. 1996)

Załącznik nr 1

**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
w zakresie sieci komunikacyjnej
w międzywojewódzkich
i międzynarodowych przewozach
pasażerskich w transporcie
kolejowym**

-

część tekstowa

SPIS TREŚCI	
1.	WPROWADZENIE 4
1.1.	Uwarunkowania krajowe 7
1.2.	Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej 9
2.	SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH 11
3.	OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWÓZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWÓZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH 27
3.1.	Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności 27
3.2.	Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie 32
3.3.	Oferta transportu kolejowego 36
3.4.	Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych 44
3.5.	Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych 47
3.6.	Ocena dostępności oferty dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych 48
3.7.	Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025 50
3.8.	Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem 55
4.	FINANSOWANIE USŁUG PRZEWÓZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWÓZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH 70
4.1.	Finansowanie przewozów 70
4.2.	Finansowanie wymiany i modernizacji taboru 73
4.3.	Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów 74
5.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWÓZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH 75
6.	STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWÓZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA 78
6.1.	Ogólne wymagania jakościowe 81
6.2.	System dystrybucji biletów 83
6.3.	Informacja 84
6.4.	Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych przemieszczających się na wózkach inwalidzkich 85
6.5.	Personel 87
7.	WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU 88

1. WPROWADZENIE

Podstawę prawną sporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, zwanego dalej „Ministrem”, **Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym**, zwanego dalej „Planem”, stanowią przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 i 1920), zwanej dalej „Ustawą PTZ”.

Plan formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej¹⁾, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym Planem²⁾, preferowanymi środkami transportu pozostają wyłącznie pojazdy kolejowe przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich w normalnotorowych systemach kolei.

Plan opracowany przez Ministra zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie Planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zostaje wydany w formie wymaganej obowiązującymi przepisami i jest bezpośrednio uwzględniany w Planach marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Z kolei Plany marszałków uwzględniają pozostali organizatorzy wskazani w Ustawie PTZ.

Zawartość niniejszego Planu odpowiada warunkom, o których mowa w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2011 r. poz. 684), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie Planu”.

Plan jest szczególnym dokumentem w strukturze systemu zarządzania rozwojem kraju. Nie stanowi bowiem ani strategii, ani programu w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383, 1250, 1948 i 1954). Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870 i 1948). Formę, treść i zakres oraz sposób procedowania Planu precyzuje Ustawa PTZ.

Plan bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych programujących rozwój kraju, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania sfery publicznej związane z finansowaniem przez Ministra międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. W trakcie realizacji Planu będzie prowadzona jego ocena pod kątem dostosowania do ujawniających się warunków oraz potrzeb wynikających ze zmian sytuacji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. W przypadku, gdy zaistnieje konieczność zmian jego podstawowych treści, decyzję o poddaniu go aktualizacji, podejmie Minister.

Plan jest instrumentem służącym bardziej efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem pozostaje Minister oraz usługami świadczonymi na tym rynku, a także dokumentem umożliwiającym projektowanie pożądanego stanu

¹⁾ Określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., str. 1).

²⁾ PKP PLK S.A., *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016*, Warszawa grudzień 2014 wraz z Załącznikami do tego Regulaminu; PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., *Regulamin przydzielenia tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych linii kolejowej nr 250 Gdańsk Gł. – Rumia na rozkład jazdy pociągów 2015/16*, Gdynia 2014.

docelowego. Wskazuje on również mechanizmy konieczne do zastosowania w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

Na podstawie obowiązujących kierunków polityki Państwa, prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, zasad dotyczących budowy oferty przewozowej oraz planu finansowania omawianej kategorii przewozów, w Planie zaprezentowano sieć linii komunikacyjnych, na których Minister zaplanował wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wariantach rozwojowych, stanowiących rozszerzenie dotychczasowej oferty omówionej w rozdziale 2 i 3.

Plan nie jest natomiast projektem długookresowego rozkładu jazdy pociągów dofinansowywanych przez Ministra, ani programem inwestycyjnym. **Nie wskazuje również źródeł dodatkowych środków finansowych możliwych do wydatkowania na organizację międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, ani infrastruktury kolejową.** Jego rolą nie jest też przedstawienie strategii Rządu w odniesieniu do sfery przekształceń własnościowych sektora kolejowego, regulacji cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej, czy wdrożeniu wieloletniego systemu kontraktowego w obszarze remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Celem Planu nie jest objęcie dofinansowaniem przez Ministra maksymalnej liczby pociągów pasażerskich, ale uruchamianie ich tam, gdzie występuje na nie dostrzegalny popyt, którego wielkość nie może jednak zostać zaspokojona przez przewozy nie mające charakteru użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne, które nie zostały ujęte w Planie, ale mimo to są istotne z punktu widzenia wspólnot lokalnych albo społeczności regionu, powinny stanowić uzupełnienie oferty Ministra, gdzie znacznie efektywniejsze jest uruchamianie wzajemnie skomunikowanych przewozów gminnych, powiatowych lub wojewódzkich o znacznie wyższej częstotliwości niż miałyby to miejsce w przypadku kursowania po danej linii komunikacyjnej pociągu dofinansowanego przez Ministra.

Postanowienia Planu uwzględniają istnienie okresu przejściowego w pełnej implementacji postanowień Ustawy PTZ wprowadzonego postanowieniami jej artykułu 78 i określonego maksymalnie na dzień 31 grudnia 2016 r.

Zgodnie z artykułem 80 ustawy PTZ do dnia 31 grudnia 2017 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 56 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.

Szeroko rozumiany krąg interesariuszy Planu, a więc zarówno podmiotów mających wpływ na powodzenie jego realizacji, jak i podmiotów, na które oddziałują jego postanowienia, obejmuje:

- pasażerów, czyli podstawową grupę, na realizację potrzeb której ukierunkowane jest funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, których organizatorem jest Minister. W celu sprostania ich wymaganiom, przedstawione zostały warianty rozszerzenia zakresu połączeń dofinansowywanych przez Ministra, a także zaprezentowane standardy usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera,
- kolejowych przewoźników pasażerskich, dla których dokument pozostaje kluczową informacją na temat planów dalszego funkcjonowania oferty kształtowanej przez Ministra, zasad jej finansowania, zasad organizacji segmentu rynku przewozów pasażerskich oraz pożądaných standardów usług przewozowych. Istotnym zadaniem Planu jest wskazanie kolejowym, drogowym i lotniczym przewoźnikom pasażerskim sieci komunikacyjnej, która będzie uwzględniona w połączeniach kolejowych dofinansowywanych przez Ministra. Przewoźnikom kolejowym umożliwi to wykreowanie oferty uzupełniającej w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Przewoźnicy lotniczy, wykonujący regularne połączenia o charakterze komercyjnym, skoncentrują się na wykorzystywaniu swych przewag (poziom obsługi klienta, cena, czas podróży) w przewozach międzynarodowych, a także łączących największe polskie aglomeracje. Plan wpłynie na sytuację przewoźników drogowych, którzy muszą uwzględniać rosnące koszty opłat za dostęp do infrastruktury drogowej, lecz jednocześnie oferują pasażerom elastyczny model oferty. Operatorzy wykonujący kolejowe przewozy pasażerskie będą w stanie sprostać presji konkurencyjnej jedynie w sytuacji znacznej poprawy standardów świadczonych usług, których koszt już obecnie ponoszony jest przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W przeciwnym bowiem razie, przy

stopniowo rosnącym poziomie życia, narastać może zjawisko odchodzenia pasażerów w kierunku komunikacji indywidualnej,

- pozostałych organizatorów, którzy – z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego – bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich Planach dokument opracowany przez Ministra, co w obszarze kolejowych przewozów pasażerskich nadaje mu priorytetowy charakter, w dużej mierze kształtujący zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego. W praktyce, oznacza to konieczność uzupełnienia oferty zaprojektowanej przez Ministra w celu stworzenia spójnej i komplementarnej, a także zapewniającej skomunikowanie między różnymi kategoriami pociągów, sieci komunikacyjnej,
- zarządców infrastruktury kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są istotne, szczególnie w aspekcie zasadności zaplanowanych działań inwestycyjnych i utrzymaniowo – naprawczych, przede wszystkim zaś są wskazaniem dla realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury, w tym prowadzenia ruchu. Z mocy prawa, zarządca jest również zobowiązany do zachowywania (niepogarszania) parametrów linii kolejowych i czasów przejazdów pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu zbiorowego w celu sporządzenia przez nich stosownych Planów transportowych. Sprawność działania zarządcy w zakresie przygotowania i przebiegu procesów inwestycyjnych i utrzymaniowo – naprawczych, a także opracowywania rozkładu jazdy pociągów (rjp) w istocie determinuje zakres i kształt oferty przewoźników kolejowych. Natomiast w ramach swej funkcji koordynacyjnej, zapewni on odpowiednią priorytetyzację przydzielania tras pociągów oraz skomunikowanie pociągów objętych ofertą Ministra z pozostałymi pociągami w zakresie określonym w rozdziałach 3, 5 i 7 Planu,
- podmioty zarządzające dworcami kolejowymi – dla których, podobnie, jak dla zarządców infrastruktury kolejowej, zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz warianty rozwoju oferty są istotne w aspekcie celowości działań inwestycyjnych i utrzymaniowych,
- podmioty gospodarcze tworzące tzw. zaplecze techniczne kolei, w tym producentów taboru kolejowego, a także innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie kolejowym, wykonawców robót naprawczych i inwestycyjnych na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej.

Uzasadnienie weryfikacji. Nowelizacja Planu Transportowego dotyczy zarówno części tekstowej (załącznik 1), jak i części graficznej (załącznik 2) obowiązującego rozporządzenia³⁾. Weryfikacja oraz aktualizacja była podyktowana postanowieniami zawartymi w rozdziale 7, przypadającymi na rozkład jazdy pociągów edycji 2015/16 oraz zmianami zaistniałymi w zakresie:

- nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020, w tym uwarunkowań krajowych i europejskich,
- sytuacji społeczno-gospodarczej mającej wpływ na rynek przewozów pasażerskich oraz poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, wynikające ze zweryfikowanych prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu,
- możliwości uruchomienia nowych połączeń kolejowych, będących następstwem modernizacji kolejnych linii sieci kolejowej,
- zrównoważonego rozwoju transportu prowadzącego do zwiększania udziału w przewozach transportu kolejowego.

³⁾ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).

1.1. Uwarunkowania krajowe

Model funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, zgodnie z Ustawą PTZ, jest oparty na koncepcji konkurencji regulowanej, porządkującej zasady funkcjonowania przewoźników i operatorów, dla których warunkiem uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest zawarcie przez przewoźnika kolejowego umowy o świadczenie usług publicznych (skutkujące włączeniem go w system przewozów o charakterze użyteczności publicznej), uzyskanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub uwzględnienie wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego. W transporcie kolejowym, wykonywanie przewozów pasażerskich na podstawie pierwszych dwóch spośród wymienionych dokumentów oznacza włączenie przewoźnika w system publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na przyjęty kształt modelu funkcjonowania, Ustawa PTZ wprowadziła konieczność planowego zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Kolejowe przewozy pasażerskie są jednym z najbardziej istotnych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju, w tym wzmacniających wewnętrzną spójność terytorialną oraz powiązania zewnętrzne, o których mowa w założeniach rządowych dokumentów ogólnostrategicznych i ich aktualizacjach:

- *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*⁴⁾, której celem strategicznym jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym z wykorzystaniem wysokiej jakości powiązań transportowych,
- *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*⁵⁾ zakładającej wzrost poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej całej Polski Wschodniej i każdego z jej województw w rozszerzonej Unii Europejskiej, z uwzględnieniem zasady trwałego i zrównoważonego rozwoju za pomocą komunikacji szynowej w przewozach międzynarodowych, krajowych i regionalnych,
- *Strategii Rozwoju Polski Południowej do roku 2020*⁶⁾ identyfikującej możliwości współpracy pomiędzy województwami śląskim i małopolskim oraz wskazującej kierunki interwencji umożliwiające rozwijanie i zacieśnianie tej współpracy, na którą złożyło się 8 priorytetów (gospodarka, turystyka i kultura, kapitał ludzki, ochrona środowiska, infrastruktura, transport, rewitalizacja przestrzeni miejskich, współpraca transgraniczna), i której efektem będzie kreowanie Polski Południowej jako silnego i konkurencyjnego obszaru w Europie,
- *Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020*⁷⁾ obejmującej województwo dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie oraz zachodniopomorskie, wyznaczającej główne kierunki rozwoju makroregionów i stanowiącej punkt odniesienia dla programowania działań rozwojowych w ramach programów operacyjnych na lata 2014-2020, w celu wzrostu konkurencyjności Polski Zachodniej poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionów,
- *Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą do 2030*⁸⁾, która wskazuje cele i obszary współpracy województw mazowieckiego i łódzkiego oraz zakłada, że województwa te będą ze sobą współpracować w wybranych obszarach, m.in. w zakresie transportu i logistyki, a znaczenie

⁴⁾ Przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

⁵⁾ Przyjętej uchwałą nr 121 Rady Ministrów z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanej „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020” (M.P. poz. 641).

⁶⁾ Przyjętej uchwałą nr 3 Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Południowej do roku 2020” (M.P. poz. 152).

⁷⁾ Przyjętej uchwałą nr 60 Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020” (M.P. poz. 452).

⁸⁾ Przyjętej uchwałą nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030” (M.P. poz. 736).

powiązań pomiędzy rozwijającymi się aglomeracjami Warszawy i Łodzi, będzie prowadziło do umocnienia makroregionu na arenie krajowej i międzynarodowej,

- *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*⁹⁾ uwzględniającej konieczność podwyższenia konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności, a także poprawy spójności wewnętrznej i terytorialnego zrównoważenia rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,
- *Krajowym Programie Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”*¹⁰⁾, który stanowi przełożenie celów Strategii Europa 2020 na cele krajowe, w którym szczególny nacisk położono m.in. na przyspieszenie wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie,
- *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*¹¹⁾, która jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres 15 lat,
- *Strategii Rozwoju Kraju 2020*¹²⁾ wskazującej najważniejsze zadania państwa, które należy zrealizować w najbliższych latach, by przyspieszyć rozwój Polski. Stanowi ona bazę dla 9 strategii zintegrowanych, które realizują założone w niej cele i uszczegóławiają ją.

Rozwinięcie i uszczegółowienie kierunkowych wskazań zawartych w dokumentach ogólnostrategicznych zawierają dokumenty rządowe odnoszące się do samego sektora transportu kolejowego, jak:

- *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wraz z dokumentem implementacyjnym. Wdrożenie *Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* pozwoli zwiększyć dostępność transportową Polski (łatwiejsze przemieszczanie się różnymi środkami transportu), poprawić bezpieczeństwo uczestników ruchu i przewożonych towarów, podnieść efektywność sektora transportowego, stworzyć nowoczesną, spójną sieć infrastruktury transportowej, poprawić sposób organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczyć negatywny wpływ transportu na środowisko oraz zbudować racjonalny model finansowania inwestycji infrastrukturalnych,
- *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*¹³⁾,
- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*¹⁴⁾.

W dokumentach tych wskazywane i podkreślane są głównie następujące dążenia: poprawa dostępności transportowej kraju i regionów, zwiększenie spójności terytorialnej, zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, podniesienie jakości usług świadczonych na rzecz pasażerów, a także minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko.

⁹⁾ Przyjętej uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (M.P. z 2012 poz. 252).

¹⁰⁾ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2013 r.

¹¹⁾ Przyjęta uchwałą nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* (M.P. poz. 121).

¹²⁾ Przyjęta uchwałą nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Kraju 2020* (M.P. poz. 882).

¹³⁾ Przyjęty uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*.

¹⁴⁾ Przyjęty uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*.

Kluczowe krajowe dokumenty strategiczne przewidują, że w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Uwzględniając ich postanowienia, a także obowiązki wynikające z Ustawy PTZ, należy wskazać, że:

- **w przewozach międzywojewódzkich** przewozy pasażerów prowadzone są pociągami, z których część uruchamiana jest w celu zaspokojenia społecznych potrzeb przewozowych, nabierając charakteru służby publicznej. Są one dofinansowane z budżetu Państwa, co uzasadnia społeczne znaczenie kolei, wyrażające się w konieczności istnienia przewozów pasażerskich o bardzo niskiej zyskowności, bądź w ogóle jej braku. Równocześnie zachodzi tu potrzeba wykonywania usług publicznych, z cenami biletów utrzymywanymi na społecznie akceptowanym poziomie, co wymaga zapewnienia stabilnego ich subsydiowania,
- analogiczna sytuacja zachodzi **w przewozach międzynarodowych**, z zastrzeżeniem, że zgodnie z Ustawą PTZ usługi w tym zakresie mogą być dofinansowywane w postaci dotacji z budżetu Państwa, co przesądza o priorytecie nałożonym na Ministra, jakim jest zapewnienie finansowania i funkcjonowania pociągów w przewozach międzywojewódzkich,
- przedmiotem umowy o świadczenie usług publicznych zawieranej przez Ministra pozostają połączenia szczególnie istotne dla integralności terytorialnej, społecznej i komunikacyjnej w skali kraju, przy uwzględnieniu możliwości zapewnienia pociągów międzynarodowych w kluczowych połączeniach,
- sieć komunikacyjna obsługiwana przez przewoźnika wykonującego połączenia na podstawie umowy z Ministrem stanowi podstawę do projektowania przez pozostałych organizatorów połączeń dowozowo - odwozowych dla pociągów regionalnych poszczególnych operatorów kolejowych oraz dla innych gałęzi transportu publicznego.

Konkretne działania ukierunkowane na realizację zamierzeń strategicznych określonych w dokumentach rządowych muszą być podejmowane z uwzględnieniem konieczności zapewnienia spójności i dostępności systemu transportowego oraz możliwości finansowych sfery publicznej. Należy przy tym brać pod uwagę bezpieczeństwo użytkowników, uwarunkowania w obszarze ochrony środowiska oraz potrzeby społeczne formułowane pod adresem sektora kolejowego.

Niniejszy Plan stanowi mechanizm oddziaływania Ministra, jako organizatora wskazanych w Ustawie PTZ segmentów kolejowych przewozów pasażerskich, na rynek kolejowy w Polsce ukierunkowany na wypełnienie celów strategicznych wyznaczonych w rządowych dokumentach formułujących politykę rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz zasady rozwoju transportu kolejowego.

1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

W polityce społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej (UE) transport należy do priorytetowych dziedzin rozwoju.

Politykę UE dla transportu określa *Biała Księga z 28 marca 2011 r. – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹⁵⁾, zwana dalej „Białą Księgą”. Wskazuje ona, że transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, jest czynnikiem, który ma znaczący wpływ na rynek wewnętrzny i jakość życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować, umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy.

Jednym z głównych celów polityki transportowej UE jest zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych poprzez uregulowaną konkurencję. Umożliwia ona przejrzystość oraz efektywność usług transportu zbiorowego, przy uwzględnieniu czynników społecznych, środowiskowych i zagospodarowania przestrzennego, z równoczesną realizacją polityki taryfowej zaspokajającej oczekiwania, potrzeby i możliwości pasażerów.

¹⁵⁾ Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

Publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Według danych za rok 2013¹⁶⁾ udział przewozów objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych w krajach UE-28 wynosi 66,3% wg parametru pracy przewozowej. Analogiczna wielkość dla Polski wynosi 86,5%. W sektorze transportu kolejowego, na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.

Zasadnicze powody dofinansowywania sektora transportu kolejowego przez Państwo to:

- ukierunkowanie na dostarczanie usług transportowych, mających na celu zaspokojenie podstawowych potrzeb społecznych w zakresie swobodnego przemieszczania się,
- realizacja rządowych programów społeczno-gospodarczych i programów regionalnych,
- korzystna społecznie i ekonomicznie alternatywność transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Prowadzone od lat prace i dyskusje nad zasadami organizowania pasażerskiego transportu publicznego sfinalizowano wydaniem *rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70* (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007 r., str. 1 oraz L 240 z 16.09.2015, str. 65), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1370/2007”. które uporządkowało regulację rynku i umożliwiło krajom członkowskim kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, biorących pod uwagę interes społeczny i interesy przewoźników. Rozporządzenie obejmuje znaczną część zagadnień dotyczących organizowania transportu publicznego: planowanie, zamówienia publiczne, zasady regulacji rynku w myśl zasad uczciwej i otwartej konkurencji, w tym dopuszczalności pomocy publicznej oraz zasady egzekucji wykonania zadań. Do uregulowania w prawodawstwie krajowym pozostawiono część zagadnień, np. wyznaczanie instytucjonalnych organów władzy publicznej właściwych w sprawach organizacji transportu publicznego.

30 stycznia 2013 r. w ramach prac nad IV pakietem kolejowym Komisja Europejska opublikowała projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. Nowelizacja rozporządzenia nr 1370/2007 wprowadza zasadnicze zmiany w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów, przede wszystkim przewiduje liberalizację krajowych przewozów pasażerskich a także nowe zasady w zakresie zawierania umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.

Z kolei *rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, L 70 z 14.03.2009, str. 47, L 238 z 06.09.2013 r. str. 23 oraz L 6 z 10.01.2015 r., str. 6), zwane dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007”, ustanawia przepisy w odniesieniu do odpowiedzialności i obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów m.in. w kwestiach jakości obsługi, dostarczania informacji oraz wystawiania biletów i systemu rezerwacji, reguluje zasady pomocy zapewnianej podróżującym koleją osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Jego wdrożenie stwarza szansę na stopniową modernizację pasażerskich przewozów kolejowych również w zakresie obejmującym dostosowanie taboru, stacji i dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Wdrożenie w pełnym zakresie wymogów rozporządzenia nr 1371/2007 mieć będzie istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

Plan jest spójny z krajowymi i europejskimi dokumentami strategicznymi programującymi rozwój transportu kolejowego.

¹⁶⁾ EU transport in figures. Statistical pocketbook 2015.

2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH

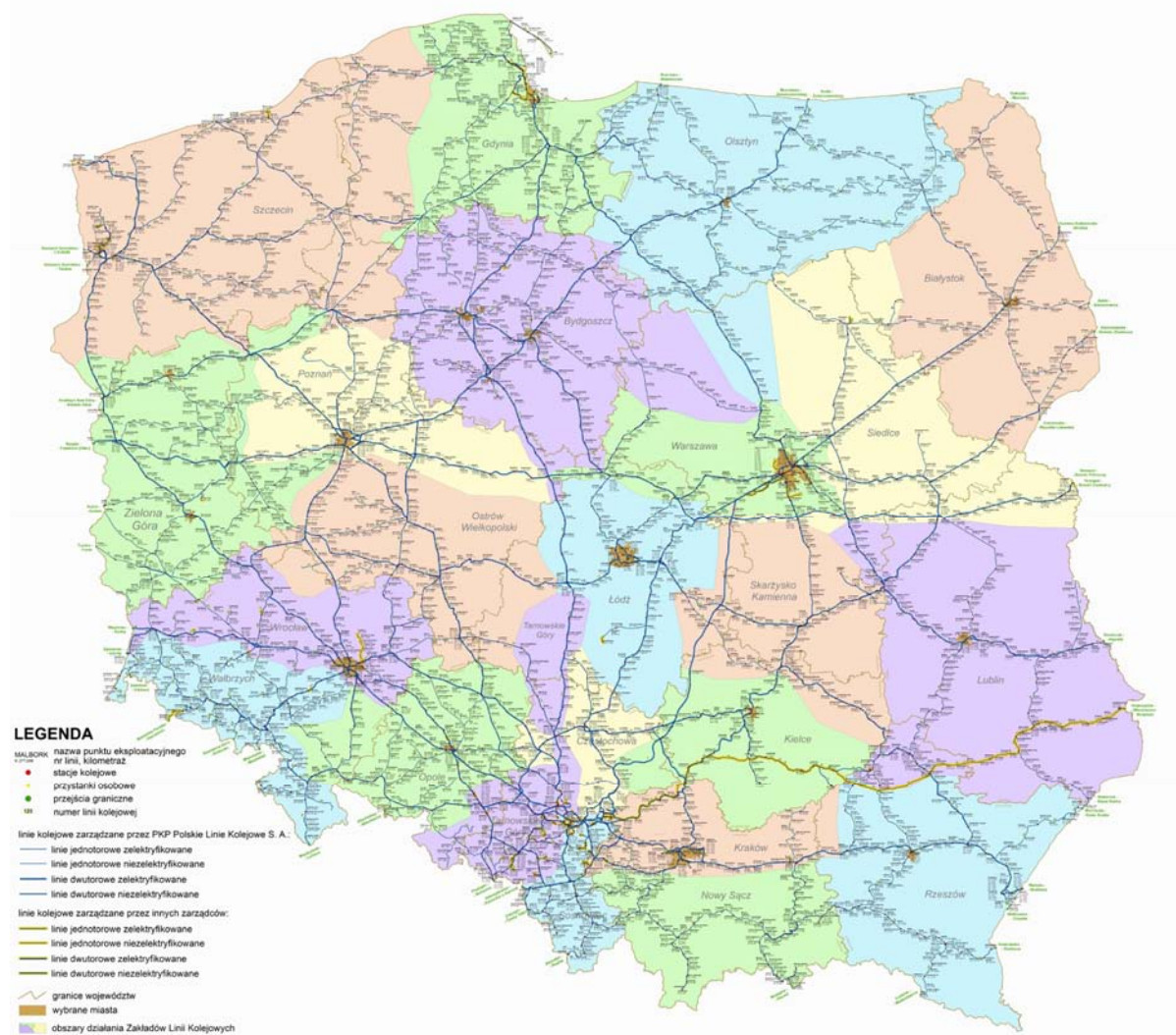
W niniejszym rozdziale przedstawiono charakterystykę sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem, z uwzględnieniem generalnych charakterystyk całej krajowej sieci kolejowej. Szczegółowa ocena celowości, efektywności i trafności istniejącej oferty układu połączeń komunikacyjnych na tle szeroko rozumianego zapotrzebowania społecznego została zaś zawarta w rozdziale 3, gdzie przedstawiono również prognozy przewozowe.

Przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, których organizatorem jest Minister, wykonywane są na liniach kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej – „PKP PLK S.A.”), które wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. zarządzają 20 900 km linii, w tym 18 500 km linii eksploatowanych. Incydentalnie wykorzystywana jest również normalnotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,652 km, eksploatowana i zarządzana przez PKP Szybka Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. (dalej – „PKP SKM”).

Schematyczną mapę sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1

Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A. oraz innych zarządców



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej.
Warszawa 2016

Średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła w roku 2015 6,2 km/100 km² ¹⁷⁾. Wskaźnik ten jest wyższy od średniej wszystkich krajów UE (UE-28), wynoszącej 4,9 km/100 km². W poszczególnych województwach gęstość, kształtuje się odpowiednio: od 3,2 km/100 km² w województwie podlaskim do 16,0 km/100 km² w województwie śląskim¹⁸⁾. Generalnie gęstość sieci kolejowej w Polsce spada, co przekłada się na postępujące ograniczenia dostępności kolejowej do niektórych ośrodków regionalnych.

Możliwość eksploatacyjno-ruchową danej linii kolejowej lub jej części (odcinka linii) do wykonywania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie określa całkowita zdolność przepustowa. Wyrażana jest ona największą liczbą pociągów lub par pociągów, które mogą przejechać po danym fragmencie linii kolejowej (odcinku, szlaku) w ciągu określonego czasu, zazwyczaj doby lub godziny szczytowego natężenia przewozów. Zdolność przepustowa zależy od parametrów technicznych linii kolejowej takich jak prędkość maksymalna, liczba i długości ograniczeń prędkości, liczby torów szlakowych, rodzaju urządzeń sterowania ruchem pociągów, układów torowych stacji, struktury pociągów obciążających linię kolejową oraz parametrów ich ruchu. Zatem całkowita zdolność przepustowa poszczególnych odcinków linii kolejowych na sieci PKP PLK (wg stanu na dzień 15 maja 2015 r.) jest silnie zróżnicowana, wykazuje bowiem zakres od 8 par pociągów na dobę (pomiędzy kilometrem 110,689 a 156,949 na jednotorowej linii nr 219 Olsztyn Główny – Ełk) do 243 pociągów na dobę (dla kierunku parzystego linii nr 139 Katowice – Zawardów pomiędzy kilometrem 42,435 a 44,203). Jednocześnie zróżnicowany jest procent wykorzystania zdolności przepustowej. Zawiera się on w przedziale od 2 (dla kierunku nieparzystego linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica pomiędzy kilometrem 14,783 a 24,207 oraz dla kierunku parzystego linii nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny pomiędzy kilometrem 254,295 a 255,485) do 92% (dla kierunku parzystego linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny pomiędzy kilometrem 4,408 a 10,100).

Prowadzone w obszarze infrastruktury kolejowej roboty utrzymaniowo-naprawcze oraz realizacja zadań inwestycyjnych skutkują sukcesywną poprawą jakości parametrów technicznych linii kolejowych. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 52% całkowitej długości torów, co oznacza wzrost o 5% w porównaniu ze stanem z roku 2013 roku. Udział długości torów z oceną dostateczną wynosi 27% (stan bez zmian w stosunku do roku 2013), natomiast notę niezadowolającą wykazuje jeszcze 21% długości torów (spadek o 5% w porównaniu rokiem 2013).

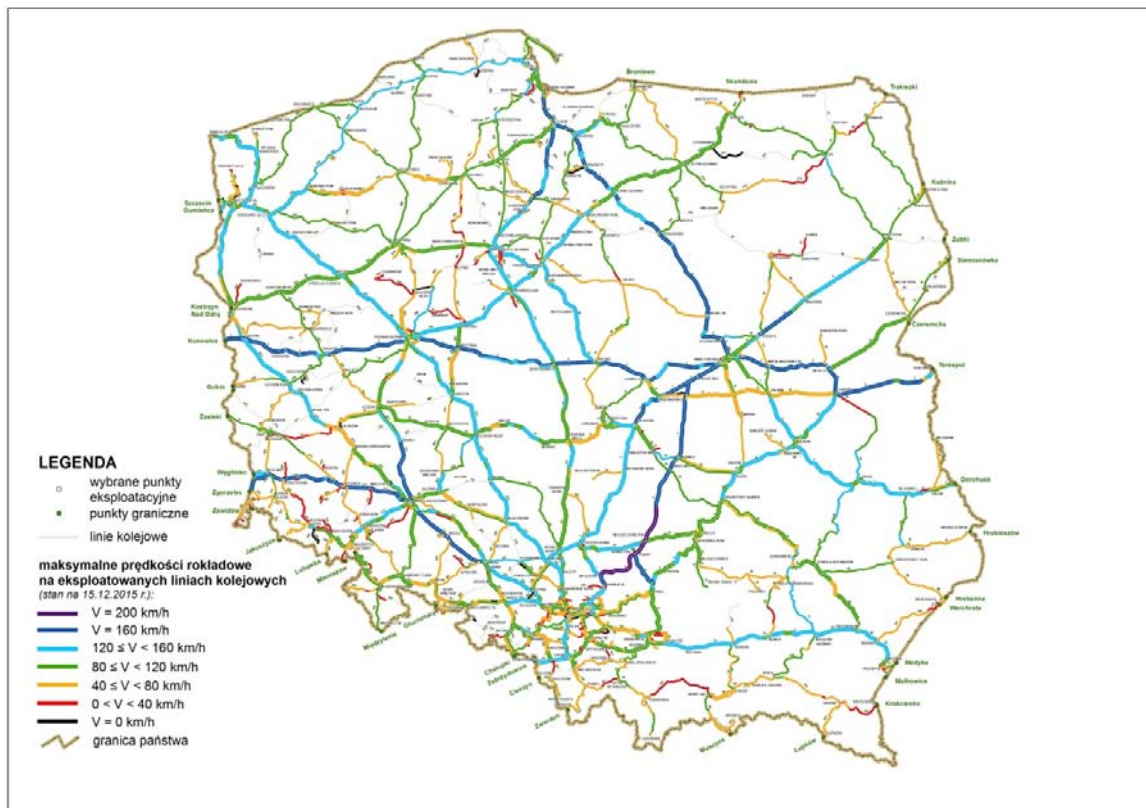
Utrzymanie takiej tendencji pozostaje uzależnione od wdrożenia nowego mechanizmu finansowania infrastruktury kolejowej w postaci wieloletniego programu utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, wprowadzającego nowe podejście do tego procesu. Program ten pt. *„Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023”* będzie określał zadania dla zarządcy infrastruktury oraz wynikającą z tych zadań wysokość środków finansowych przewidzianych na ich realizację. Zgodnie z programem głównym beneficjentem jest PKP PLK S.A. - zarządca sieci linii kolejowych, podmiot bezpośrednio wspierany środkami publicznymi. Przyjęcie programu umożliwi wywiązanie się ze zobowiązań Polski wobec UE i przełoży się na wymierną poprawę jakości obsługi klientów kolei, zarówno pasażerów, jak i nadawców ładunków.

Jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową (obecnie dużo niższą niż w większości krajów członkowskich UE), co ma decydujący wpływ na czas przejazdu. Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w rjp 2014/15 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 2 700 km torów, a obniżenie prędkości na długości 586 km torów. Maksymalne dopuszczalne prędkości obowiązujące na sieci objętej Planem przedstawiono na rysunku 2.

¹⁷⁾ GUS, Transport wyniki działalności w 2015 r., Warszawa 2016.

¹⁸⁾ GUS, Bank Danych Lokalnych 2015.

Rysunek 2

Maksymalne prędkości na liniach PKP PLK S.A. w 2015 roku

Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Warszawa 2016

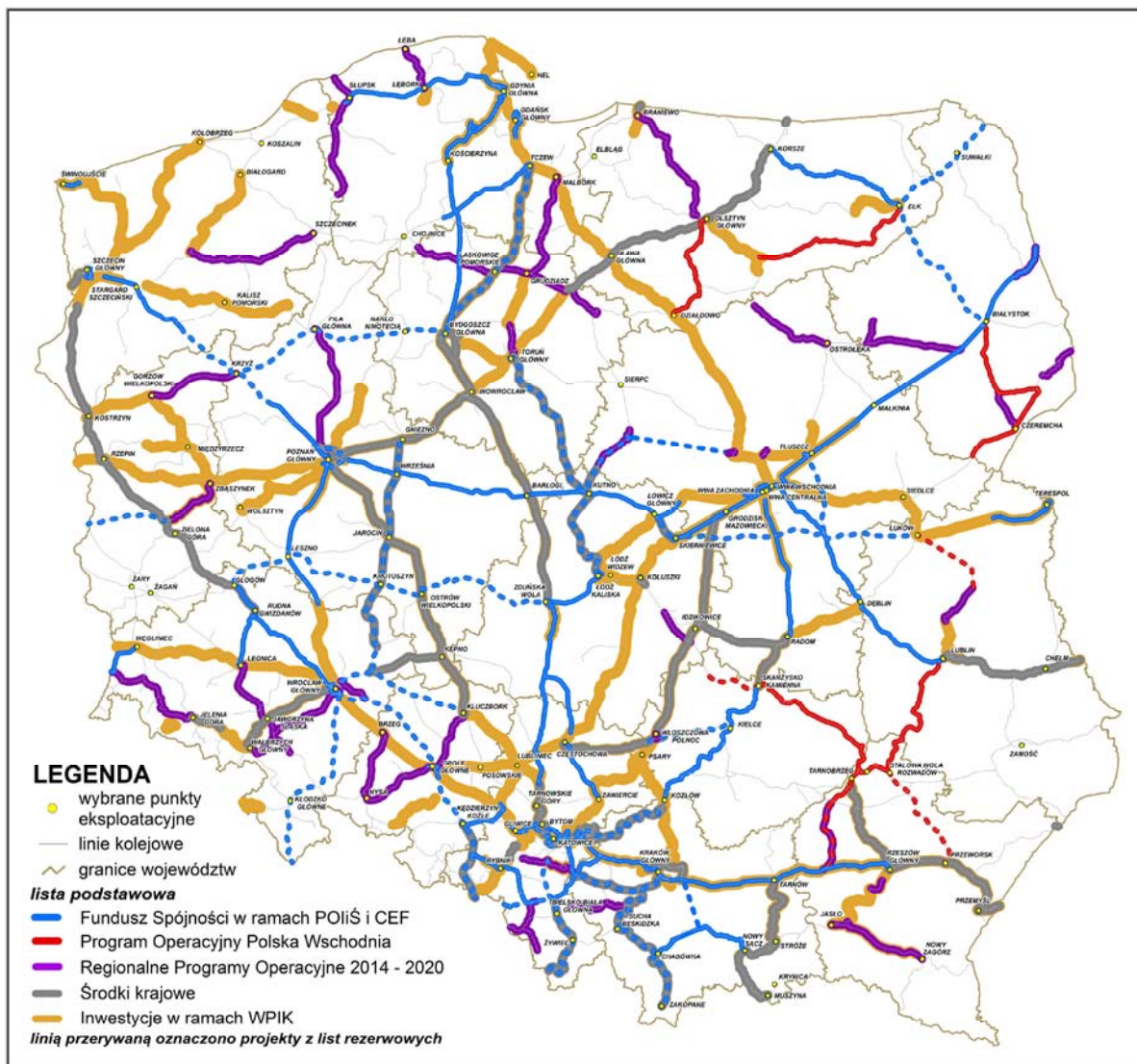
W najbliższych latach w ramach *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku* zarządca infrastruktury będzie realizował kolejne projekty infrastrukturalne (rysunek 3), które wpłyną na poprawę jakości w przewozach, wzrost bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz wzmocnienie efektywności transportu kolejowego. Docelowo efektami prowadzonych inwestycji będzie: 9 tys. km przebudowanych linii kolejowych (w km toru), 350 km linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, 2 tys. km linii wyposażonych w system ERTMS/ETCS, połączenie 18 ośrodków wojewódzkich liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości technicznej kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h.

Najważniejsze linie kolejowe Polski zostały włączone w transeuropejską sieć transportową, zwaną dalej „TEN-T”. Sieć ta ma umożliwić osiągnięcie celów opisanych w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, takich, jak zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii, zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Ma również umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych¹⁹⁾.

¹⁹⁾ Transeuropejska Sieć Transportowa zawierająca projekty będące projektami „wspólnego zainteresowania”, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016 r., str. 47). Program Wspólnotowy TEN-T jest dodatkowym instrumentem finansowym w dziedzinie transportu, wspierającym i współfinansującym projekty rozwoju transportu. Projekty TEN-T mają z założenia przyczynić się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, zapewniać spójność oraz interoperacyjność

Rysunek 3

Projekty inwestycyjne na lata 2014-2020 objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku (z wyjątkiem projektów multilokalizacyjnych) na tle projektów Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015 roku (WPIK)²⁰⁾



Źródło: Projekt aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, wersja z 3 października 2016 r.

W 2013 roku zostało wydane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013 r., str. 1, L 136 z 09.05.2014, str. 10 oraz L 126 z 14.05.2016 r., str. 3). Dokument ten kończy etap rewizji wytycznych UE z okresu 2009–2011 i odnosi się do przyszłej polityki UE dotyczącej sieci TEN–T.

transeuropejskiej sieci transportowej, integrować wszystkie rodzaje transportu oraz przyczyniać się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa.

²⁰⁾ W przypadku projektów Regionalnych Programów Operacyjnych pełną nazwą na mapie przedstawiono tylko projekty zakwalifikowane do kategorii „podstawowe”.

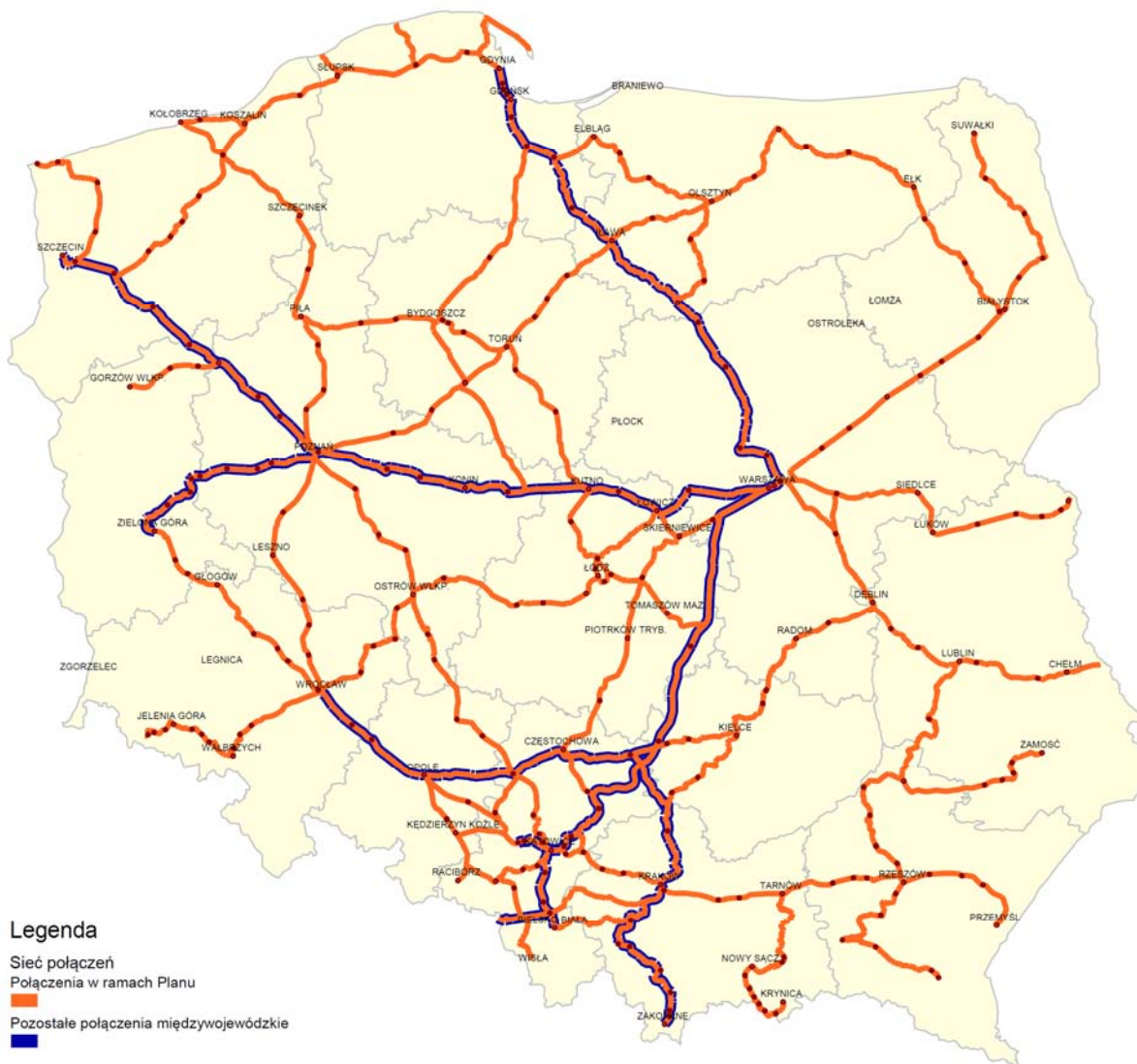
Układ sieci komunikacyjnej, wykorzystywanej obecnie oraz planowanej w przyszłości do obsługi kolejowymi przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, tworzą linie kolejowe oraz odcinki linii kolejowych, które umożliwiają prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich. Układ ten w szczególności uwzględnia: gęstość zaludnienia oraz układ przestrzenny sieci osadniczej, przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i gospodarczych, miejsca wypoczynku, itp.

Kierunki połączeń kolejowych, realizowane przez przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, których organizatorem jest Minister, określone w rozkładach jazdy pociągów, mają charakter elastyczny. Oznacza to możliwość budowania konkretnych relacji pociągów, poprzez określenie dla nich punktów handlowych (stacji i przystanków osobowych) początkowych i końcowych oraz pośrednich, pozwalających uszczegółwić trasę przejazdu pociągów na liniach kolejowych. Zatem możliwe jest rozszerzanie lub ograniczanie katalogu połączeń kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów, jednak zawsze wynikać ono powinno z analizy zapotrzebowania na określone kategorie przewozów, przy uwzględnieniu możliwości wynikających z przepustowości infrastruktury kolejowej, standardu jakości dostępu, zakresu realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymaniowych oraz rentowności linii kolejowych, a także warunkowane jest dostępnością środków finansowych.

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych prowadzonych w ramach rjp 2014/15 prezentują rysunki 4 i 5.

Rysunek 4

Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym w rjp 2014/15



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity SA

Na rysunku 6 przedstawiono rozłożenie sumy potoków ruchu, występujących w przewozach pasażerskich realizowanych pociągami uruchamianymi w ramach Planu oraz w przewozach pociągami kursującymi w relacji Warszawa – Łódź, dla rjp 2014/15.

Rysunek 6

**Sumaryczne potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich
realizowanych w ramach służby publicznej wg rjp 2014/15
[pasażerów/dobę]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity SA

Dostępność komunikacyjna funkcjonujących punktów postojów handlowych²¹⁾ obsługiwanych przez pociągi dofinansowywane przez Ministra została poddana analizie ze względu na:

- powiązanie z miejskim transportem autobusowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),

²¹⁾ Przez „punkty postojów handlowych” należy rozumieć miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów.

- powiązanie z miejskim transportem tramwajowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z drogowym transportem zbiorowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej np. PKS, czy przewoźników prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z indywidualnym transportem rowerowym (rozumiane jako funkcjonowanie w sąsiedztwie stacji kolejowej parkingu dla rowerów).

Z przeprowadzonych analiz wynika, że ponad połowa (50,8%) punktów postojów handlowych zlokalizowana jest w odległości nie większej niż 1 km od centrum miejscowości. Spośród miejsc punktów obsługi handlowej, 28% nie jest obsługiwanych przez jakąkolwiek formę transportu zbiorowego. W przypadku 8% miejsc postojów handlowych przy dworcu znajduje się przystanek tramwajowy, w przypadku 52% z nich – przystanek autobusów miejskich. W 47% przypadków stację lub przystanek kolejowy obsługuje komunikacja lokalna PKS, bądź prywatni przewoźnicy autobusowi, w przypadku 41% z nich, jest to jedyna forma komunikacji zbiorowej. W przypadku około 8% punktów handlowych istnieją zorganizowane parkingi dla rowerów (w różnej formie).

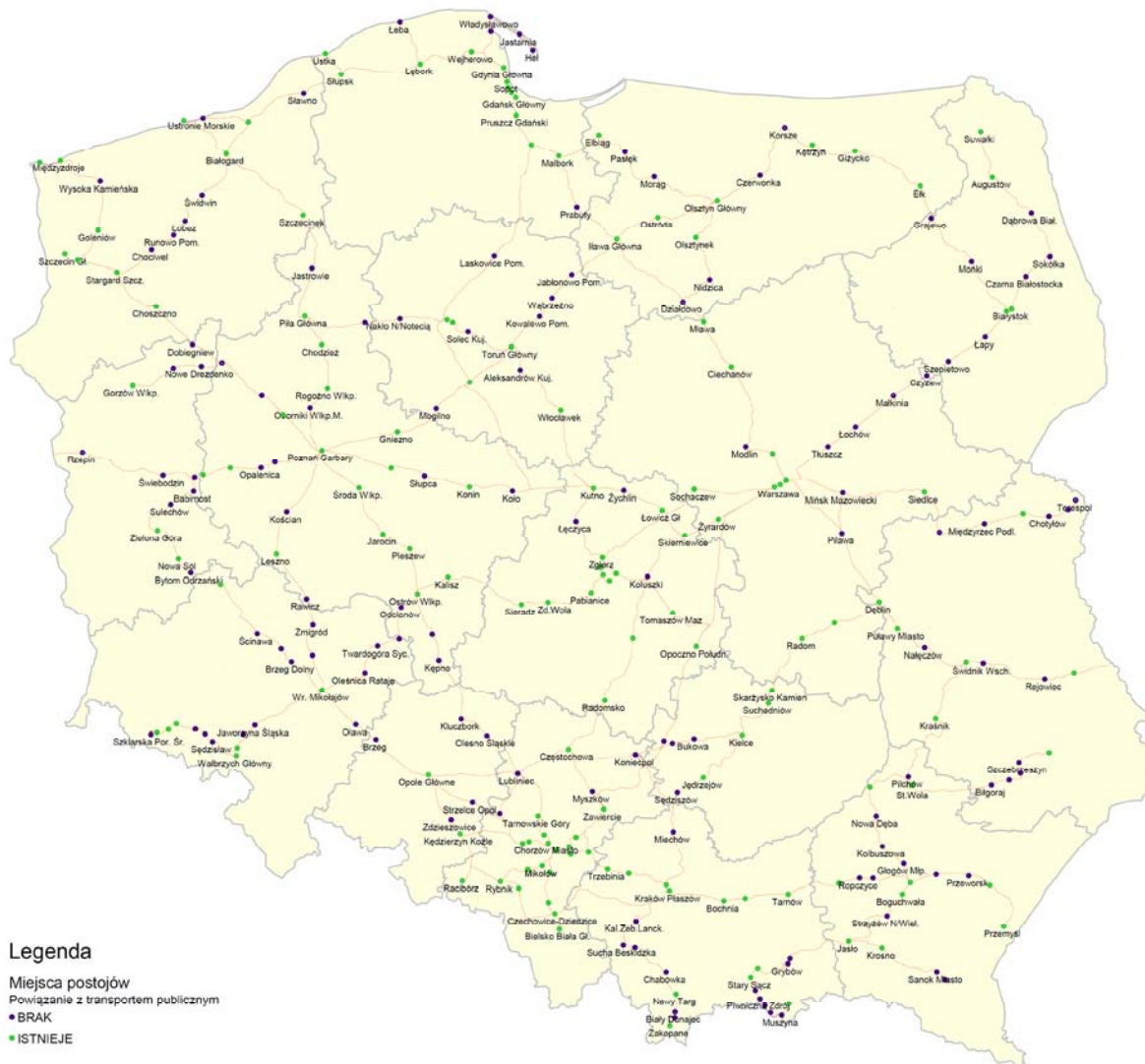
Na rysunku 7 przedstawiono sieć punktów postojów handlowych obsługiwanych w przewozach organizowanych przez Ministra, na których występuje powiązanie wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego (przy czym stopień tych powiązań jest różny i zależy od uwarunkowań lokalnych) oraz tych, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w rozumieniu Ustawy PTZ, a w których brak jest powiązania z innymi środkami transportu, oprócz indywidualnego.

Miejscowości, które stanowią punkty powiązań z transportem zbiorowym w chwili obecnej to: Augustów, Biała Podlaska, Białogard, Białystok, Bielsko-Biała, Bochnia, Boguchwała, Brzesko Okocim, Bydgoszcz, Bytom, Chełm, Chodzież, Chorzów, Choszczno, Ciechanów, Czechowice Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Dębica, Dęblin, Elbląg, Ełk, Gdańsk, Gdynia, Giżycko, Gliwice, Głogów, Gniezno, Goleniów, Gorzów Wielkopolski, Iława, Inowrocław, Jarocin, Jarosław, Jasło, Jaworzno Szczakowa, Jędrzejów, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kędzierzyn-Koźle, Kętrzyn, Kielce, Kołobrzeg, Konin, Koszalin, Kraków, Kraśnik, Krosno, Krynica-Zdrój, Krzeszowice, Kutno, Łębork, Legionowo, Leszno, Łódź, Łowicz, Lublin, Malbork, Międzyzdroje, Mikołów, Mińsk Mazowiecki, Mława, Mysłowice, Nowa Sól, Nowy Sącz, Nowy Targ, Nowy Tomyśl, Olsztyn, Olsztynek, Opoczno, Opole, Orzesze, Ostróda, Ostrów Wielkopolski, Oświęcim, Pabianice, Piechowice, Piła, Pionki, Piotrków Trybunalski, Pleszew, Poznań, Pruszcz Gdański, Przemyśl, Pszczyna, Puławy, Racibórz, Radom, Radomsko, Rogoźno, Rybnik, Rzeszów, Sanok, Siedlce, Sieradz, Skarżysko Kamienna, Skierniewice, Słupsk, Sochaczew, Sopot, Sosnowiec, Środa Wielkopolska, Stalowa Wola, Stargard, Stary Sącz, Suchedniów, Suwałki, Świnoujście, Szamotuły, Szczecin, Szczecinek, Tarnobrzeg, Tarnów, Tarnowskie Góry, Tczew, Tomaszów Mazowiecki, Toruń, Trzebinia, Tychy, Ustka, Wałbrzych, Wejherowo, Włocławek, Wrocław, Września, Warszawa, Zabrze, Zakopane, Zamość, Zawiercie, Zbąszynek, Zduńska Wola, Zgierz, Zielona Góra, Żory, Żyrardów.

Ponadto w rozdziale 3 przedstawiono również punkty, w których węzły takie powinny funkcjonować, jednakże brak jest w nich obecnie oferty organizowanej przez Ministra.

Rysunek 7

Punkty postojów handlowych obsługiwanych przez pociągi, których organizatorem jest Minister, w aspekcie ich powiązania z drogowym publicznym transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity SA

Aktualna sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych określa również punkty, gdzie już obecnie występuje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii. Zasady oraz priorytetowe kierunki skomunikowań dla kluczowych punktów postojów handlowych zaprezentowano w podpunkcie 3.8.

Pomimo dużego potencjału infrastruktury kolejowej stanowiącej sieć komunikacyjną, zarówno w zakresie linii i punktów handlowych, trudno oczekiwać jej pełnego wykorzystania związanego z realizacją przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, których organizatorem jest Minister. Jednocześnie realizacja przewozów określonych stacją początkową i końcową danej relacji pociągów, może odbywać się z wykorzystaniem różnych linii kolejowych (alternatywne przebiegi dla tych samych połączeń punktów: początkowego i końcowego). Określenie strategicznych punktów postojów handlowych umożliwia sprecyzowanie tras przejazdu pociągów. W tabeli 1 przedstawiono ich wykaz w ujęciu podziału województw, wraz z pełnioną obecnie funkcją w aspekcie powiązań z planami transportowymi niższego szczebla. Zestawienie to obejmuje punkty handlowe spełniające następujące kryteria:

- punkt należy, wg klasyfikacji PKP SA, do kategorii dworca: premium, wojewódzki lub turystyczny²²⁾,
- punkt stanowi siedzibę powiatu, mający dostęp do transportu kolejowego (czynna linia kolejowa),
- punkt w rjp 2014/15 był obsługiwany przez pociągi, których organizatorem jest Minister.

Wykaz ten stanowi podstawową bazę punktów handlowych, które ze względu na swój charakter muszą mieć zapewnioną obsługę pociągami, których organizatorem jest Minister, w każdym rozkładzie jazdy pociągów. Lista ta ma charakter otwarty, tzn. może być rozszerzona o kolejne obowiązkowe punkty obsługi, jeśli zaistnieją uzasadnione przesłanki do ich obsługi. Jednocześnie operator przewozów może obsługiwać dodatkowe punkty handlowe, które nie są wymienione w wykazie zamieszczonym w tabeli 1, kierując się handlowymi kryteriami ich wyboru, skutkującymi poprawą efektywności prowadzonej przez siebie działalności przewozowej.

Tabela 1

**Strategiczne punkty obsługi podróżnych (postojów handlowych pociągów)
wykorzystywane w przewozach międzywojewódzkich
i międzynarodowych w ujęciu wojewódzkim**

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R –regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Województwo dolnośląskie					
Głogów	R	R	+	+ (PR)	-
Jelenia Góra	R	R	+	+ (A, KD)	-
Kłodzko Miasto	R	R	+	+ (A, PR)	-
Kudowa-Zdrój	T	R		-	-
Oleśnica Rataje	R	M, R	-	+ (PR)	-
Oława	R	M, R	-	+ (PR)	+ (D, P)
Szklarska Poręba Górna	T	R	+	-	+ (P)
Wałbrzych Główny	W	R	+	-	-
Wałbrzych Miasto	A	R	+	-(KD)	+ (D)
Wołów	L	R	-	+ (PR)	-
Wrocław Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D, I)
Województwo kujawsko-pomorskie					
Aleksandrów Kujawski	L	R	+	-	-
Bydgoszcz Główna	P	M, R	+	+ (W, B, PR)	+ (P)

²²⁾ W 2015 roku dworce kolejowe w Polsce zostały podzielone przez PKP S.A. na 6 kategorii pod względem funkcji pełnionych w kolejowym transporcie pasażerskim. Do najważniejszych kryteriów kategoryzacji zaliczono: typ ruchu kolejowego, liczbę zatrzymań pociągów, liczbę przewoźników korzystających z dworca oraz jego lokalizację. Kryteria te posłużyły do określenia standardów dla określonej kategorii dworca.

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Inowrocław	R	M, R	+	+ (PR)	+ (I)
Mogilno	L	R	+	+ (PR)	-
Nakło nad Notecią	R	R	-	-	+ (I)
Toruń Główny	R	M, R	+	+ (W, B, PR)	-
Toruń Miasto	A	M, R	+	+ (A, PR)	-
Toruń Wschodni	WWA	M, R	+	+ (PR)	-
Wąbrzeźno	L	R	-	+ (PR)	-
Włocławek	W	R	+	+ (W)	-
Województwo lubelskie					
Biała Podlaska	R	M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P)
Chełm	R	R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Kraśnik	R (n)	R	+	-	-
Lublin	P	M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	+ (D)
Łuków	R	R, Z	-	+ (A)	+ (D, I)
Puławy Miasto	R	M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P)
Świdnik Wschód	L	Z	+	+ (PR)	-
Zamość	R	R	+	-	-
Województwo lubuskie					
Gorzów Wielkopolski	R	R	+	+ (PR)	+ (D)
Nowa Sól	R	R	+	+ (PR)	+ (P)
Strzelce Krajeńskie Wschód	L (n)	R	-	-	-
Zielona Góra	W	R	+	+ (W, PR)	-
Województwo łódzkie					
Koluszki	L	M, R	-	+ (PR)	+ (D)
Kutno	R	K, M, R	+	+ (W, PR)	-
Łęczyca	L	R	+	-	-
Łowicz	R	M, R	+	+ (W)	-
Łódź Kaliska	P	M, R	+	+ (W, PR)	+ (D)
Łódź Widzew	A	M, R	+	+ (W, PR)	+ (P)
Opoczno	R	R	+	-	-
Opoczno Południe	R	R	+	+ (A)	+ (P)
Pabianice	R	R	+	+ (A)	-
Piotrków Trybunalski	R	R	+	+ (W)	-
Radomsko	R	R	+	+ (PR)	-
Sieradz	R	R	+	+ (A)	+ (I)
Skierniewice	R	M, R	+	+ (W)	+ (D, I)
Tomaszów Mazowiecki	R	R	+	-	-

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Zduńska Wola	L	R	+	+ (A)	-
Zgierz	R	M, R	+	+ (A)	-
Województwo małopolskie					
Bochnia	R	R	+	+ (PR)	+ (D, I)
Brzesko Okocim	R	R	+	-	+ (D, P, I)
Kraków Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D, P, I)
Kraków Płaszów	A	K, M, R, Z	+	+ (W)	+ (P)
Krynica-Zdrój	T	R	+	-	-
Miechów	L	R, Z	-	-	+ (D, I)
Nowy Sącz	R	R	+	+ (PR)	-
Nowy Targ	R (n)	R	+	-	-
Oświęcim	A	R, Z	+	+ (PR)	+ (P)
Sucha Beskidzka	T	R	+	-	-
Tarnów	W	K, M, R	+	+ (W, PR)	+ (D, P, I)
Zakopane	T	R	+	+ (W)	+ (P)
Województwo mazowieckie					
Ciechanów	A	K, R	+	+ (KM)	+ (D)
Legionowo	A	R	+	-	+ (D)
Mińsk Mazowiecki	A	R	+	+ (KM)	+ (D)
Mława	L	R	+	+ (KM)	+ (D, I)
Nowy Dwór Mazowiecki	A	R	+	+ (KM)	+ (D, P)
Radom	W	M, R	+	+ (W, KM)	+ (P)
Siedlce	R	R, Z	+	+ (KM)	+ (D, P, I)
Sochaczew	R	R	+	+ (KM)	+ (P)
Warszawa Centralna	P	K, M, R, Z	+	+ (W, A, B, PR)	+ (D, P, I)
Warszawa Wschodnia	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, KM)	+ (I)
Warszawa Zachodnia	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, KM)	+ (I)
Żyrardów	R	R	+	+ (KM)	-
Województwo opolskie					
Brzeg	R	R	+	+ (B, PR)	+ (D, I)
Kędzierzyn-Koźle	R	M, R	+	+ (PR)	-
Kluczbork	R	M, R	-	+ (PR)	+ (I)
Opole Główne	P	M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D)
Strzelce Opolskie	R	R	-	+ (PR)	+ (D, I)
Województwo podkarpackie					
Dębica	R	K, R	+	+ (PR)	+ (D, I)
Jarosław	R	R	+	+ (PR)	-
Jasło	L (n)	R	+	-	-
Kolbuszowa	L (n)	R	+	-	+ (D)

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R –regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Krosno Miasto	R (n)	R	+	-	-
Łańcut	R	R	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Przemyśl Główny	R	R, Z	+	+ (W)	+ (D, P)
Przeworsk	L	M, R	-	+ (W)	-
Ropczyce	L (n)	R	-	-	+ (I)
Rzeszów Główny	W	K, M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	+ (P)
Sanok	L (n)	R	+	-	-
Stalowa Wola Centrum	R (n)	R	+	-	+ (P)
Strzyżów nad Wisłokiem	L (n)	R	-	-	+ (P, I)
Tarnobrzeg	R (n)	R	+	-	+ (P)
Województwo podlaskie					
Augustów	L	R, Z	+	-	-
Białystok	W	M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	-
Grajewo	L	R	+	+ (A)	-
Mońki	L	R	+	-	-
Sokółka	L	R, Z	+	-	-
Suwałki	R	R, Z	+	+ (A)	-
Województwo pomorskie					
Gdańsk Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B)	-
Gdańsk Oliwa	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdańsk Wrzeszcz	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdynia Główna Osobowa	P	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Hel	T	R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Jastarnia	T	R	-	+ (A)	+ (P, I)
Kościerzyna	I	R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Lębork	R	M, R	+	+ (A)	+ (I)
Łeba	T	M, R	+	+ (A)	-
Malbork	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (I)
Puck	T	M, R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Słupsk	W	M, R	+	+ (W, PR)	+ (I)
Sopot	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Tczew	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Ustka	T	R	+	+ (A)	-
Wejherowo	A	M, R	+	+ (A)	-
Władysławowo	T	M, R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Województwo śląskie					
Bielsko-Biała Główna	W	M, R	+	+ (W, A)	-
Bytom	R	R	+	+ (A)	-
Chorzów Miasto	A (n)	R	+	+ (A)	-

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Czechowice Dziedzice	A	M, R, Z	+	-	+ (P)
Częstochowa Osobowa	P	M, R	+	+ (W, A, PR)	+ (D, P, I)
Dąbrowa Górnicza	W (n)	M, R	+	-	+ (P)
Gliwice	P	M, R, Z	+	+ (W)	+ (P)
Jaworzno Szczakowa	R (n)	M, R	+	-	-
Katowice	P	K, M, R, Z	+	+ (W, A, B)	+ (D, I)
Lubliniec	L	K, M, R	+	+ (A)	+ (I)
Mikołów	I	R, Z	+	-	-
Mysłowice	R (n)	M, R	+	-	-
Myszków	R	M, R	+	-	+ (P)
Pszczyna	A	K, M, R, Z	+	+ (A)	-
Racibórz	R	R	+	-	+ (P)
Rybnik	A	M, R, Z	+	+ (W, A)	+ (P)
Sosnowiec Główny	P	M, R, Z	+	+ (W, A)	+ (D, P)
Tarnowskie Góry	A	R	+	+ (A)	-
Tychy	R	K, M, R, Z	+	+ (W)	-
Wodzisław Śląski	I	R, Z	+	-	-
Zabrze		K, M, R	+	+ (W)	+ (D, P, I)
Zawiercie	R	K, M, R, Z	+	+ (W)	+ (D, P, I)
Żory	R (n)	M, R	+	-	+ (P)
Województwo świętokrzyskie					
Kielce	W	M, R	+	+ (W, PR)	-
Jędrzejów	L	R	+	+ (PR)	-
Ostrowiec Świętokrzyski	L (n)	R	+	-	-
Sandomierz	L (n)	R	+	-	b d
Skarżysko-Kamienna	R	M, R	+	+ (W)	+ (P)
Starachowice Wschodnie	R (n)	R	+	-	+ (P)
Włoszczowa	L	M, R	-	-	+ (P)
Włoszczowa Północ	R	K, M, R	+	+ (W)	+ (P, I)
Województwo warmińsko-mazurskie					
Działdowo	R	K, M, R	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Elbląg	R	R	+	+ (W, PR)	-
Ełk	R	M, R	+	+ (W, A, PR)	-
Giżycko	R	R	+	+ (A)	-
Iława Główna	R	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Kętrzyn	R	R	+	+ (A)	-
Nidzica	L	R	+	-	-
Olsztyn Główny	W	M, R	+	+ (W, PR)	-
Olsztyn Zachodni	A	M, R	+	+ (PR)	+ (D)
Ostróda	I	R	+	+ (PR)	-
Województwo wielkopolskie					
Chodzież	L	R	+	+ (PR)	-
Gniezno	R	K, M, R	+	+ (B, KW, PR)	-
Jarocin	R	M, R	+	+ (PR)	-
Kalisz	W	M, R	+	+ (A, PR)	-
Kępno	L	M, R	-	+ (PR)	+ (D, I)
Koło	L	M, R	+	+ (KW)	+ (P)
Konin	R	M, R	+	+ (W, B, KW)	+ (P)
Kościan	R	R	-	+ (PR)	-
Leszno	R	R	+	+ (W, B, KW, PR)	-
Nowy Tomyśl	L	R	+	+ (KW)	+ (P)
Oborniki Wielkopolskie	R	R	-	+ (PR)	-
Ostrów Wielkopolski	R	M, R	+	+ (B, PR)	+ (P, I)
Ostrzeszów	L	R	-	+ (PR)	-
Piła Główna	R	M, R	+	+ (B, PR)	-
Pleszew	L	M, R	+	+ (PR)	-
Poznań Główny	P	K, M, R	+	+ (W, KW, PR, B)	+ (D, P, I)
Rawicz	L	R	+	+ (PR)	-
Słupca	L	R	+	+ (KW)	+ (P)
Szamotuły	L	R	+	+ (PR)	-
Środa Wielkopolska	R	R	+	+ (PR)	-
Września	R	M, R	+	+ (KW)	-
Województwo zachodniopomorskie					
Białogard	R	M, R	+	+ (PR)	-
Choszczno	L	R	+	+ (A)	-
Goleniów	A	R	+	+ (PR)	+ (P)
Kołobrzeg	T	M, R	+	+ (W)	-
Koszalin	R	M, R	+	+ (W, PR)	-
Łobez	L	R	+	-	-
Międzyzdroje	T	M, R	+	+ (PR)	-
Sławno	L	R	+	+ (A)	+ (I)
Stargard	R	M, R	+	+ (W, PR)	+ (P)
Szczecinek	R	M, R	+	+ (PR)	+ (I)
Szczecin Dąbie	A	M, R	+	+ (W)	+ (P, I)
Szczecin Główny	P	M, R	+	+ (W, PR, B)	+ (P, I)

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KD – Kasa Kolei Dolnośląskich, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**:	z drogowym transportem zbiorowym		
		K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe			
Świdwin	L	R	+	+ (PR)	-
Świnoujście	T	M, R	+	+ (PR)	-

* - wg nowej klasyfikacji dworców PKP SA

** - wg stanu na rjp 2015/16

*** - wg stanu na rok 2015

3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Ocenę przeprowadzono z uwzględnieniem czynników, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2 lit a – c rozporządzenia w sprawie Planu, rozpatrując przy tym uwarunkowania w zakresie istniejącej sieci osadniczej, występujących przemieszczeń terytorialnych ludności, potoków ruchu w przewozach pasażerskich w transporcie, oferty lotniczej i autobusowej, wpływu istniejącej sytuacji makroekonomicznej na kolejowe przewozy pasażerskie, oceny taboru kolejowego, a także oceny celowości, trafności i efektywności przewozów pasażerskich aktualnie zaplanowanych do finansowania przez Ministra.

3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności

Polska jest zaliczana do grupy krajów o najwyższym w Europie stopniu policentryczności sieci osadniczej (regularny rozkład miast pod względem wielkości, ich wykształcona struktura hierarchiczna, relatywnie niewielka przewaga największego miasta nad głównymi ośrodkami regionalnymi). Struktura systemu osadniczego kraju jest stosunkowo dobrze zrównoważona. Zmiany zachodzące współcześnie w tej strukturze dotyczą głównie przekształceń w sferze funkcjonalnej miast. Powodują one koncentrację usług, inwestycji i innowacji w dużych miastach oraz na ich obszarach funkcjonalnych. Wywołują też selektywny napływ migracyjny, powiększający ich zasoby kapitału ludzkiego kosztem pozostałych obszarów, w tym zwłaszcza peryferyjnych regionów Polski. Towarzyszy temu zjawisko suburbanizacji, czyli wyludniania się centrów miast i rozwoju strefy podmiejskiej, które w polskich warunkach nabiera charakteru słabo kontrolowanego rozlewania się miast.

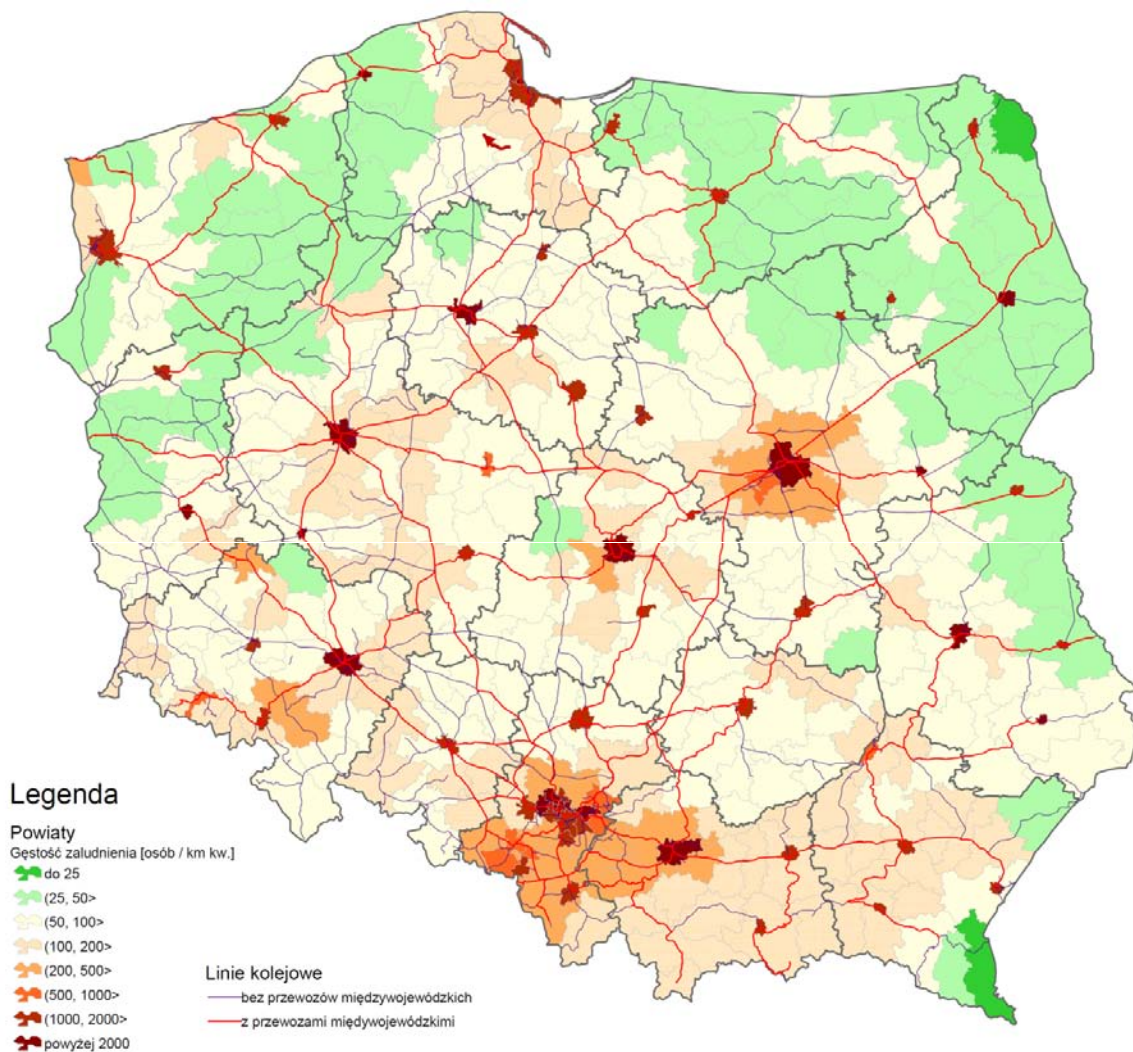
Do największych polskich ośrodków miejskich zaliczane są: Warszawa, Kraków, Łódź, Gdańsk – Gdynia, Wrocław, Poznań, Katowice (wraz z konurbacją górnośląską), Szczecin. Ich wzajemne powiązania wytwarzają również ciężenia społeczno-gospodarcze o najsilniejszym charakterze.

Warszawa jest obecnie najsilniejszym ośrodkiem migracji wewnętrznych na terenie Polski, przyciągającym ludzi z terenu całego kraju. Oddziaływanie migracyjne pozostałych największych miast jest słabsze i w dużej mierze dotyczy obszaru danego regionu. Natomiast głównymi obszarami depopulacyjnymi są generalnie obszary wiejskie oraz małe miasta leżące poza wpływami obszarów metropolitalnych, obszary tzw. Ściany Wschodniej, Sudety, większość obszarów województwa łódzkiego i świętokrzyskiego oraz Pomorze. W większości są to jednocześnie tereny o najgorszej dostępności transportowej, co dodatkowo osłabia ich potencjał gospodarczy.

Na rysunku 8 przedstawiono zasięg sieci kolejowej kraju, w tym sieci na której prowadzone są przewozy w ramach niniejszego Planu na tle gęstości zaludnienia kraju. Sieć ta obejmuje swoim zasięgiem znaczną część największych miast powiatowych oraz miejscowości turystycznych. Należy jednak podkreślić, że samo objęcie danego ośrodka zasięgiem sieci komunikacyjnej nie oznacza jego należytej obsługi, na przykład w przypadku niedostatecznej liczby połączeń.

Rysunek 8

**Gęstość zaludnienia kraju a sieć przewozów realizowanych w ramach Planu
(stan na 30.09.2014 r.)**



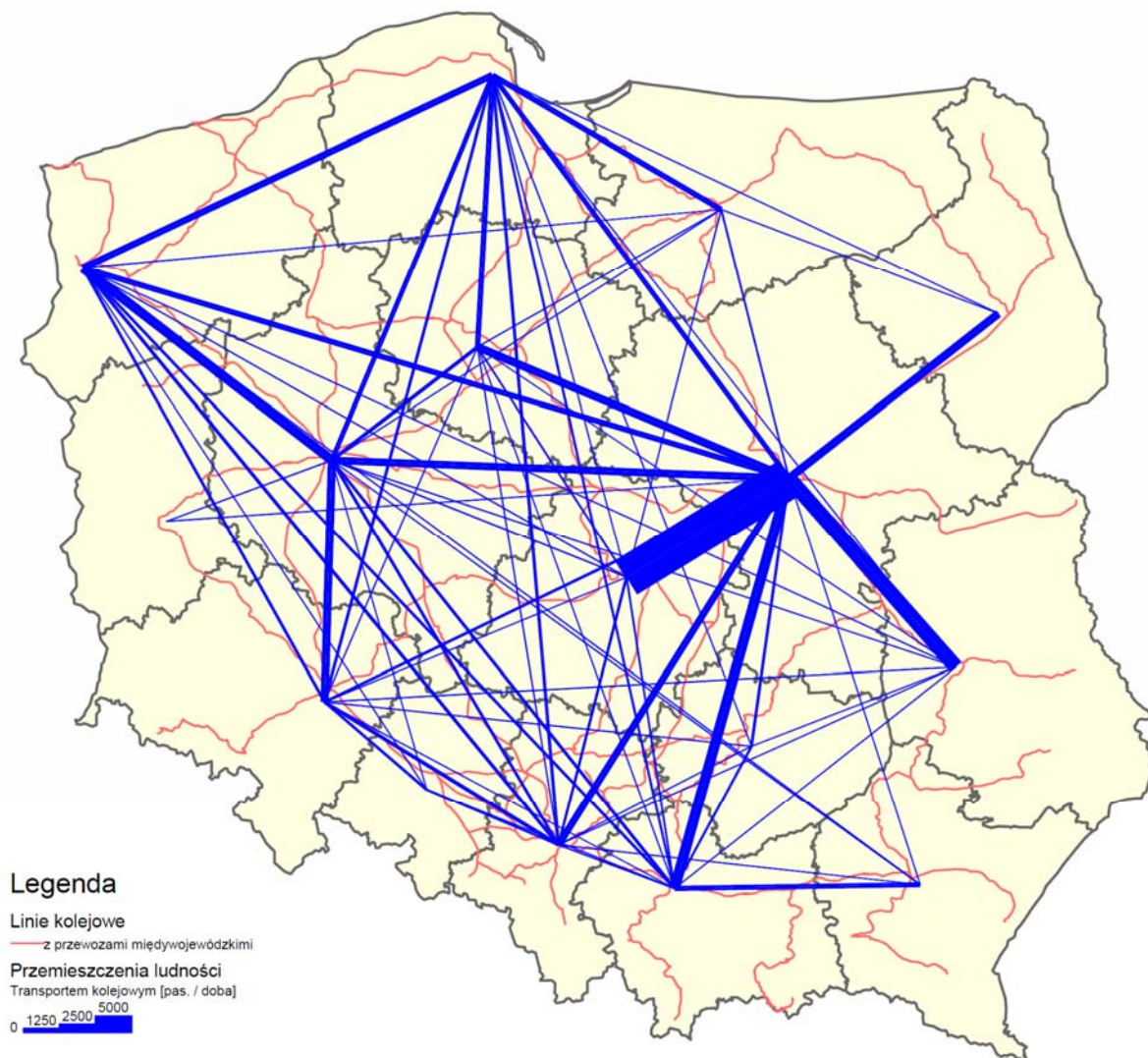
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (liczba ludności poszczególnych powiatów w roku 2014)

Na kolejnej mapie (rysunek 9) przedstawiono główne potoki pasażerskie w transporcie kolejowym, odnotowane w przewozach międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej (70 największych co do wielkości potoku pasażerskiego kierunków). Na rysunku pokazano zagregowane kierunki przemieszczeń między poszczególnymi województwami.

Należy zauważyć, że w chwili obecnej można wyodrębnić sześć głównych ośrodków obsługiwanych przez transport kolejowy (wg miast wojewódzkich): Warszawa, Trójmiasto, Górnośląski Okręg Przemysłowy, Poznań, Kraków oraz Wrocław. W dalszej kolejności są to: Bydgoszcz, Lublin, Łódź oraz Szczecin.

Rysunek 9

**Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów realizowanych
w ramach Planu (agregacja danych do województw)**



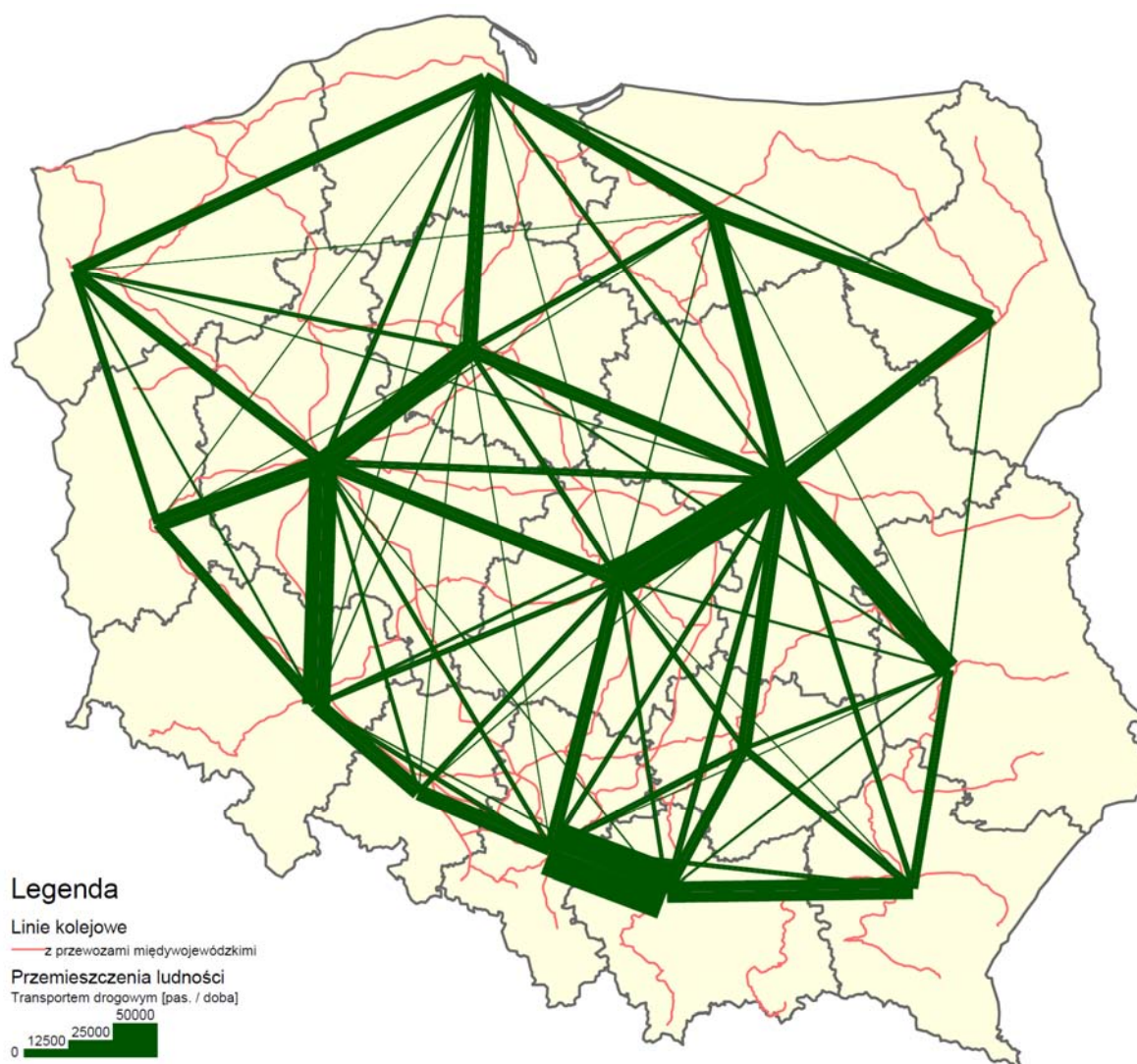
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A.

Z rysunku 9 wynika, iż występujące potoki ruchu w transporcie kolejowym są ściśle uwarunkowane istniejącymi bezpośrednimi połączeniami kolejowymi. Odnosząc to do mapy ilustrującej natężenie ruchu samochodowego, która może obrazować przemieszczenia ludności (rysunek 10), można zauważyć wiele kluczowych relacji przemieszczeń ludności nie obsługiwanych przez kolej. Przykładami takich relacji są m.in. (wg miast wojewódzkich): Łódź – Lublin, Łódź – Kielce, Bydgoszcz / Toruń – Szczecin, Gorzów Wielkopolski / Zielona Góra – Szczecin, Białystok – Lublin.

Mapę dla transportu drogowego wykonano w tej samej skali, co mapę dla transportu kolejowego, umożliwiając ich porównanie (dla transportu drogowego przedstawiono 70 największych co do wielkości potoku pasażerskiego kierunków). Na rysunku pokazano zagregowane kierunki przemieszczeń między poszczególnymi województwami. Głównym wnioskiem jest to, że transport indywidualny w podróżach międzywojewódzkich jest wykorzystywany zdecydowanie częściej niż kolejowy.

Rysunek 10

**Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym
na tle linii kolejowych (agregacja danych do województw)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA

Dojazdy do pracy. Przewozy międzywojewódzkie realizowane w ramach służby publicznej mają również znaczenie dla aktywności zawodowej mieszkańców kraju.

Jak podaje Główny Urząd Statystyczny²³⁾, w przypadku Warszawy, aż 47,2% (około 130 tys. osób) spośród dojeżdżających do pracy stanowią mieszkańcy spoza województwa mazowieckiego. Najwięcej osób dojeżdżało do Warszawy z województwa śląskiego (18,2 tys.), łódzkiego (16,7 tys.) oraz małopolskiego (14,1 tys.). Stolica stanowi największy rynek pracy w kraju, toteż oprócz codziennych podróży do pracy, generuje również podróże weekendowe z dalszych rejonów kraju, skąd codzienne dojazdy do stolicy nie są możliwe.

Dojazdy do pracy do innych miast wojewódzkich przedstawia tabela 2.

²³⁾ Dojazdy do pracy, Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, GUS, Warszawa 2014.

Tabela 2

Dojazdy do pracy do miast wojewódzkich z innych województw

Miasto wojewódzkie	Źródło dojazdów do pracy	Liczba osób
Białystok	warmińsko-mazurskie	800
	mazowieckie	400
	lubelskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 860
Bydgoszcz	wielkopolskie	700
	pomorskie	600
	mazowieckie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 418
Gdańsk	mazowieckie	1 400
	warmińsko-mazurskie	1 400
	kujawsko-pomorskie	1 200
	Ogółem ze wszystkich woj.	7 891
Gorzów Wielkopolski	zachodniopomorskie	900
	dolnośląskie	400
	wielkopolskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 752
Katowice	małopolskie	3 900
	mazowieckie	900
	wielkopolskie	800
	Ogółem ze wszystkich woj.	9 052
Kielce	mazowieckie	700
	podkarpackie	500
	małopolskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 685
Kraków	śląskie	5 100
	podkarpackie	3 800
	świętokrzyskie	2 600
	Ogółem ze wszystkich woj.	22 941
Lublin	mazowieckie	900
	podkarpackie	700
	podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 093
Łódź	mazowieckie	1 600
	wielkopolskie	1 300
	małopolskie	1 000
	Ogółem ze wszystkich woj.	9 396
Olsztyn	mazowieckie	400
	podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 881
Opole	śląskie	800
	dolnośląskie	800

Miasto wojewódzkie	Źródło dojazdów do pracy	Liczba osób
	Ogółem ze wszystkich woj.	2 927
Poznań	kujawsko-pomorskie	2 600
	lubuskie	2 400
	dolnośląskie	1 900
	Ogółem ze wszystkich woj.	17 244
Rzeszów	małopolskie	900
	lubelskie	500
	świętokrzyskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 151
Szczecin	wielkopolskie	1 200
	pomorskie	1 200
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 810
Toruń	łódzkie	600
	lubelskie	600
	wielkopolskie	600
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 516
Warszawa	śląskie	18 200
	łódzkie	16 700
	małopolskie	14 100
	Ogółem ze wszystkich woj.	130 458
Wrocław	opolskie	3 100
	śląskie	3 000
	wielkopolskie	2 700
	Ogółem ze wszystkich woj.	19 419
Zielona Góra	wielkopolskie	700
	dolnośląskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 489

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy, Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, GUS, Warszawa 2014

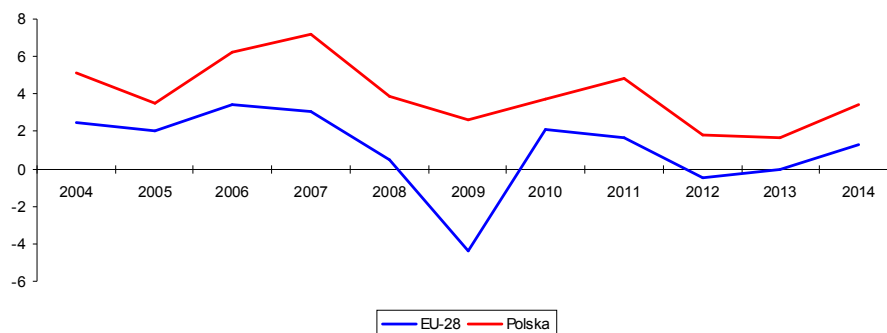
Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że strumienie osób przyjeżdżających do pracy do stolic województw, stanowią zasadniczo mieszkańcy macierzystego województwa, a także duży udział posiadają mieszkańcy województw ościennych.

3.2. Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie

Sytuacji w dziedzinie kolejowych przewozów pasażerskich nie sposób rozpatrywać w oderwaniu od istniejącej sytuacji makroekonomicznej kraju. Jest to spowodowane nie tylko wpływem stanu gospodarki na sferę finansów publicznych, odpowiedzialnych za finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, lecz również efektami wywieranymi na poziom zamożności społeczeństwa, stopę bezrobocia, czy wysokość wynagrodzeń.

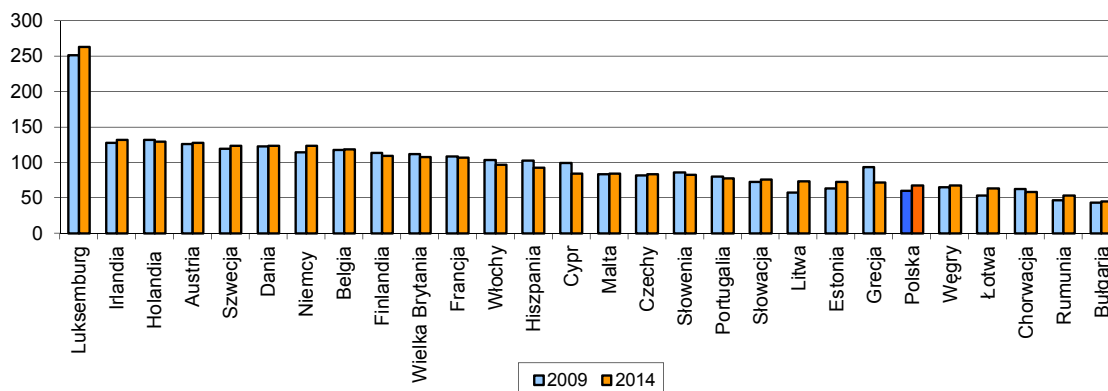
Pomimo notowanego od połowy lat 90. ubiegłego stulecia stosunkowo dużego tempa rozwoju gospodarczego (mierzonego poziomem wzrostu PKB) Polski, co obrazuje rysunek 11, podstawowa miara poziomu życia (zamożności mieszkańców), jaką jest wskaźnik PKB *per capita*, sytuuje Polskę na 23 pozycji w rankingu państw członkowskich UE (rysunek 12).

Rysunek 11

Wzrost % PKB w Polsce i w UE-28

Źródło: opracowanie własne na podstawie Główny Urząd Statystyczny, *Polska w Unii Europejskiej 2004- 2014*, Warszawa 2014.

Rysunek 12

Wskaźnik PKB per capita krajów członkowskich (UE-28=100%)²⁴

Źródło: opracowanie własne na podstawie eurostat

Obecność Polski wśród najmniej zamożnych państw członkowskich UE (uwzględniając kraje postkomunistyczne, jak Słowenia, Czechy, Słowacja, Węgry, Estonia, które przecież musiały zmierzyć się z problemami społeczno-gospodarczymi przynajmniej zbliżonymi do polskich) powoduje ściśle określone konsekwencje dla realizacji kolejowych przewozów pasażerskich.

Popyt na usługi przewozowe jest determinowany zbiorem różnorodnych czynników, których wpływ może być zarówno aktywizujący, jak i destymulujący. Wzajemne oddziaływanie tych czynników rzutuje na decyzje dotyczące wyboru środków transportowych w celu zaspokojenia zaistniałych potrzeb przewozowych. Dążąc do uzyskania informacji o zależnościach występujących między sferą makroekonomiczną, a zapotrzebowaniem na przewozy pasażerskie, do dalszych analiz przyjęto wskaźniki społeczno-gospodarcze i ekonomiczne charakteryzujące gospodarkę narodową (liczba ludności, wskaźnik zatrudnienia, stopa bezrobocia, wysokość wynagrodzenia, przeciętny dochód rozporządzalny na osobę, poziom wydatków w gospodarstwie domowym na osobę, produkt krajowy brutto i wskaźnik motoryzacji), które następnie odniesiono do wielkości przewozów pasażerskich mierzonych liczbą przewiezionych:

- ogółem w transporcie zbiorowym;

²⁴⁾ Kraje uszeregowane wg poziomu wskaźnika w 2014 r.

- ogółem w transporcie kolejowym;
- w segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

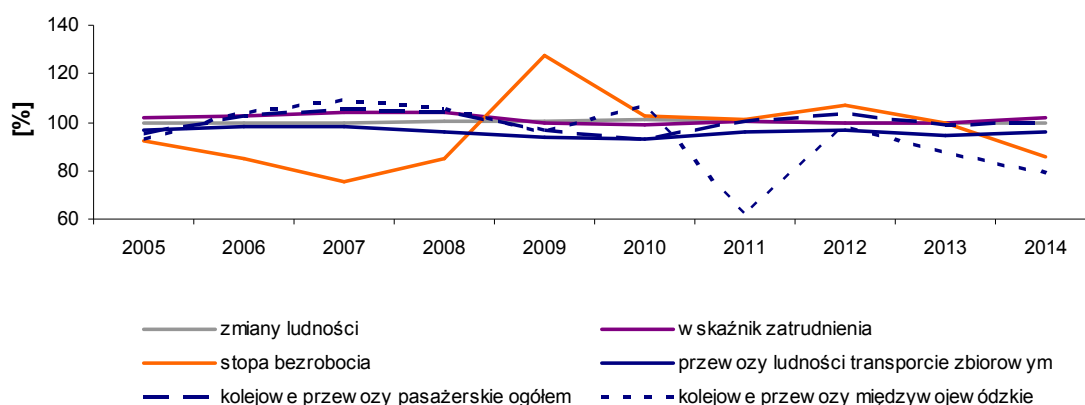
Występujące w Polsce na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zmiany ogólnej liczby ludności są relatywnie nieduże, stąd nie obserwuje się dominującego ich wpływu na trendy zachodzące na rynku przewozowym. Zjawisko migracji zagranicznych, związane z otwartym rynkiem europejskim i wzrostem mobilności ludzi, powoli wyhamowuje, w kierunku napływu ludności do naszego kraju. Według danych GUS pochodzących z rejestru PESEL wynika, że saldo migracji międzynarodowych na pobyt stały osiągnęło w pierwszym półroczu 2016 r. wartość +1,1 tys. osób, co oznacza, że liczba emigracji była mniejsza od liczby imigracji²⁵⁾.

Od roku 2005 obserwuje się systematyczną tendencję wzrostu wskaźnika zatrudnienia, który zwiększył się o 6 punktów procentowych, z poziomu 45,2% do 51,2% w roku 2014. Skorelowana ze wskaźnikiem zatrudnienia stopa bezrobocia w Polsce podlegała znacznym wahaniom. Spadek stopy bezrobocia odnotowuje się w latach 2005 – 2008 oraz w roku 2014. Pomimo stałego zmniejszania się popytu na pasażerskie przewozy transportem zbiorowym ogółem, w okresie ostatniego dziesięciolecia, z poziomu 1046,8 mln osób do 709,7 mln osób, zauważa się okresowy wzrost zainteresowania przewozami kolejowymi, szczególnie w segmencie międzywojewódzkim. Zwiększenie przewozów w tym segmencie nastąpiło w latach 2005 – 2008 oraz w roku 2010. Można więc zauważyć korelację zmian poziomu bezrobocia do kolejowych przewozów międzywojewódzkich. Wzrost bezrobocia w latach 2009 – 2013, skutkowało z wyjątkiem roku 2010, spadkiem popytu na odbywanie podróży pociągami w relacjach dalekobieżnych.

Omawiane tendencje ilustruje rysunek 13.

Rysunek 13

Dynamika zmian przewozów, ludności, wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia w latach 2005–2014 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

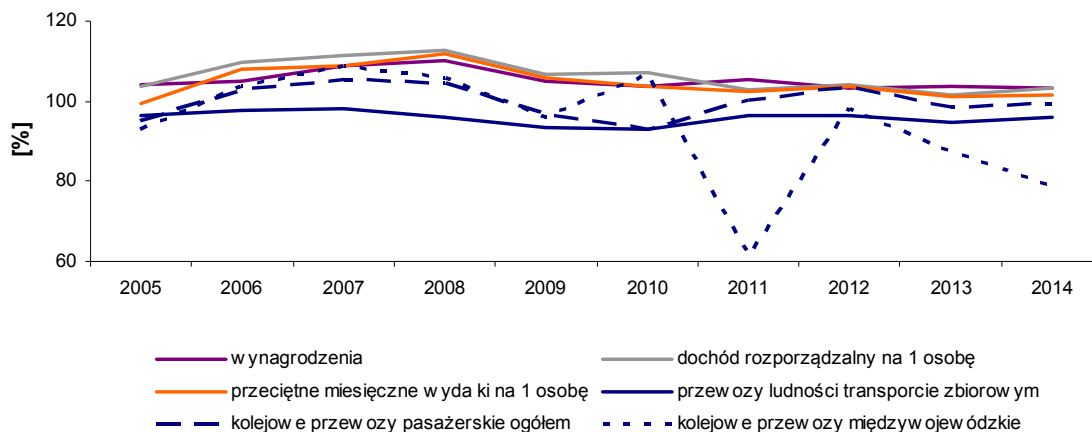
W minionym dziesięcioleciu wystąpiła generalna poprawa sytuacji ekonomicznej ludności. Średnie wynagrodzenie brutto wzrosło o 59,7%, miesięczny dochód rozporządzalny przypadający na 1 osobę o 76,1%, a miesięczne wydatki na 1 osobę w tym okresie zwiększyły się o 56,4%. Różnice występujące pomiędzy dochodami, a wydatkami mogą świadczyć o zwiększającym się budżecie gospodarstw domowych i powolnym bogaceniu się ludności. Zależności występujące między dynamiką wynagrodzeń, dochodów i wydatków, a zmianami poziomu przewozów przedstawiono na rysunku 14. Obrazuje on występowanie zależności odwrotnie proporcjonalnych między dynamiką poziomu wynagrodzeń, dochodu rozporządzalnego i przeciętnych wydatków miesięcznych na osobę, a dynamiką zmian wielkości przewozów pasażerskich transportem zbiorowym. Uwzględniając dominujące motywacje podróży charakterystyczne dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich (podróże fakultatywne, utrzymywanie kontaktów rodzinnych, turystyka),

²⁵⁾ Struktura w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 30 czerwca 2016 r. GUS.

należy przyjąć, że co do zasady, chęć korzystania z nich powinna wzrastać wraz z powiększaniem się poziomu wynagrodzeń i dochodów.

Rysunek 14

Dynamika zmian przewozów, poziomu wynagrodzeń, dochodów i wydatków w latach 2005–2014 [%]

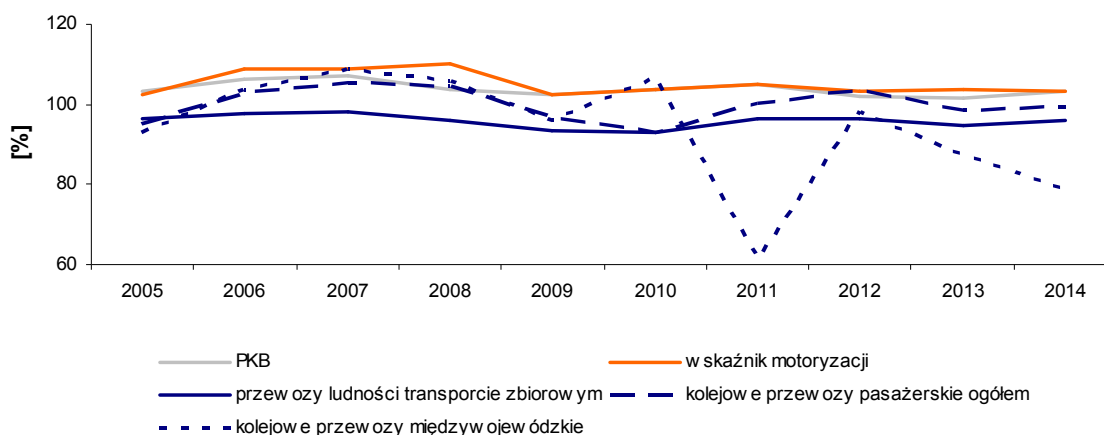


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Nie istnieje jednak prosta i bezpośrednia zależność wskazująca, że wzrost poziomu dochodów automatycznie przekłada się na korzystanie przez społeczeństwo z usług transportu kolejowego w segmencie przewozów międzywojewódzkich. Stopniowe bogacenie się Polaków, wpływa nie tylko na zwiększenie ich mobilności, lecz także na chęć swobodnego poruszania się, co powoduje podjęcie decyzji o uniezależnieniu transportowym i prowadzi do zakupu samochodu. Wskaźnik motoryzacji w roku 2014 wyniósł 520 i wzrósł o 61% w porównaniu z rokiem 2005, kiedy ww. wskaźnik wynosił 323. Tendencje wzrostu wskaźnika motoryzacji w Polsce wpływają bezpośrednio na obniżanie przewozów pasażerskich w transporcie zbiorowym. Często okazuje się, że z komunikacji zbiorowej korzysta się w przypadku braku innych możliwości, ponieważ nie gwarantuje ona z reguły połączeń bezpośrednich („od drzwi do drzwi”), a przy przejazdach grupowych (np. rodziny), jest droższa od przejazdu własnym samochodem. Omawiane zależności ilustruje rysunek 15.

Rysunek 15

Dynamika zmian przewozów, poziomu PKB i wskaźnika motoryzacji w latach 2005–2014 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Pasażerski transport zbiorowy w Polsce od wielu lat traci swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Mają na to główny wpływ: rosnący wskaźnik zatrudnienia i wzrost zamożności ludności, prowadzące z kolei do wzrastającego wskaźnika motoryzacji. Spadek zainteresowania transportem publicznym wynika również z pogarszającej się oferty i braku poprawy jakości usług, dostosowujących je do wzrastających wymagań podróży. W tym zakresie można mówić o wytworzeniu się swoistego błędnego koła: jeszcze w latach 90. w pierwszej kolejności rozpoczęto zawieszanie przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności, które obsługiwały zazwyczaj obszary o najgorszych wskaźnikach gospodarczych, co jeszcze dodatkowo osłabiało ich pozycję konkurencyjną i powodowało rezygnację potencjalnych pasażerów z możliwości przejazdu transportem kolejowym, ponieważ istniejąca oferta stała się dla nich niedostępna. Następnie, w kolejnych latach, począwszy od 2001 r., w sytuacji ograniczonych środków publicznych, dofinansowaniem obejmowano przewozy pasażerskie generujące najmniejsze straty, a te występowały przede wszystkim w połączeniach obsługujących duże ośrodki miejskie lub gospodarcze. Wyłączało to obsługę słabszych gospodarczo obszarów, których mieszkańcy, w poszukiwaniu zatrudnienia, przenosili się na tereny podlegające szybszym procesom rozwojowym, sporadycznie wykorzystując transport kolejowy. Istotnymi czynnikami zniechęcającymi potencjalnych klientów do przewozów kolejowych był również brak zapewnienia spójnego i czytelnego systemu informowania pasażerów o: zmianach, opóźnieniach w ruchu pociągów, obowiązujących taryfach, miejscach i sposobach zakupu biletów.

Okres wzrostu przewozów kolejowych ogółem obejmuje lata 2006 – 2008 oraz 2011 – 2012, natomiast w ruchu międzywojewódzkim przypada na lata 2005 – 2008 oraz na rok 2010, w którym zanotowano najwyższe wartości liczbowe przewiezionych osób w ciągu ostatnich 10 lat. Okresom tym odpowiada dobra koniunktura w gospodarce krajowej: wzrost produktu krajowego brutto i zmniejszająca się stopa bezrobocia. Efekt globalnego kryzysu ekonomicznego, który dotknął również Polskę spowodował zachwianie tempa rozwoju gospodarczego kraju i przyczynił się do mniejszego od zakładanego wzrostu PKB w roku 2009 oraz w latach 2012 – 2013. Groźba recesji znalazła odzwierciedlenie w kolejowych przewozach międzywojewódzkich, które obecnie (rok 2014) spadły aż o 58,8% w stosunku do roku 2010 i 49,4% w stosunku do roku 2005 w liczbie przewiezionych pasażerów oraz o odpowiednio: 47,5% i 39,9% w wykonanej pracy przewozowej.

Popyt na przewozy pasażerskie determinowany jest przez wiele czynników społeczno-gospodarczych takich, jak: PKB, stopa bezrobocia, dochody ludności, wykształcenie, które są ze sobą ściśle powiązane i wpływają na kształtowanie zapotrzebowania na przewozy osób. Obecnie, gdy dobro materialne w postaci samochodu osobowego jest dostępne dla szerokiego grona osób (statystycznie co drugi Polak ma samochód), popyt na pasażerskie usługi przewozowe transportem zbiorowym wynika ze stopnia zapewnienia przezeń oczekiwanej jakości usług w postaci:

- dostępności danego środka transportu,
- atrakcyjnego czasu przejazdu,
- rytmiczności i regularności połączeń,
- punktualności,
- bezpośredniości oraz dobrych skomunikowań,
- akceptowanej ceny biletu,
- komfortu i bezpieczeństwa przejazdu,
- zapewnienia bezpiecznego parkingu zarówno dla samochodów osobowych jak też rowerów.

3.3. Oferta transportu kolejowego

Ocenę oferty transportu kolejowego w zakresie połączeń, których organizatorem jest Minister, przeprowadzono biorąc pod uwagę:

- liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz poziom pracy eksploatacyjnej,
- dostępność komunikacyjną i liczbę mieszkańców w danym rejonie komunikacyjnym,

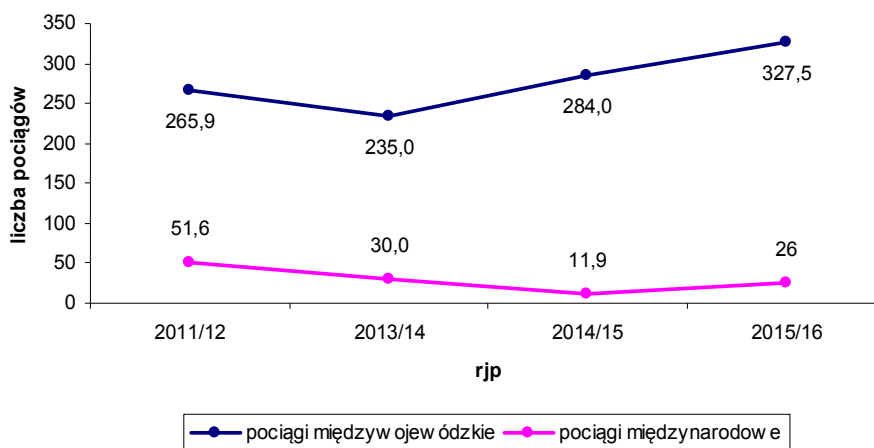
- liczbę pasażerów przypadających na jedno połączenie dla każdego rejonu komunikacyjnego, określonego jako wydzielona jednostka administracyjna RP (powiat),
- liczbę pasażerów przypadających na pociąg (napełnienie pociągów) na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej,
- inne aspekty jakościowe oferty zapewnianej przez przewoźników, w tym: prędkość handlową pociągów, czas oczekiwania na przesiadkę oraz skomunikowania w wybranych węzłach kolejowych, bezpieczeństwo podróży i ochrona środowiska.

Metodykę oceny istniejącej oferty przewozowej oparto na pewnym modelowym uproszczeniu odwołującym się do pojęcia „rejonu komunikacyjnego”. Na potrzeby Planu założono, że jeden powiat jest reprezentowany tylko przez jeden punkt na sieci kolejowej, co oznacza, że w przypadku miast, w których istnieje kilka stacji kolejowych wykorzystywanych przez pociągi, których organizatorem pozostaje Minister, odpowiednie wielkości zostały zagregowane do jednej stacji.

Oferta w zakresie pociągów międzywojewódzkich, których organizatorem jest Minister w rjp 2015/16 obejmuje 265 pociągów kursujących w okresie od dnia 13.12.2015 r. do dnia 31.12.2015 r. oraz 331 pociągów kursujących w okresie od dnia 01.01.2016 r. do dnia 10.12.2016 r. Planowana łączna praca eksploatacyjna w roku 2016 wynosi 37,305 mln pociągo-kilometrów, zwanych dalej „pockm”. Porównując liczbę pociągów międzywojewódzkich, i pracę eksploatacyjną na przestrzeni ostatnich pięciu lat, zauważa się wzrost ich wartości od rjp 2014/15, co przedstawiają rysunki 16 i 17.

Rysunek 16

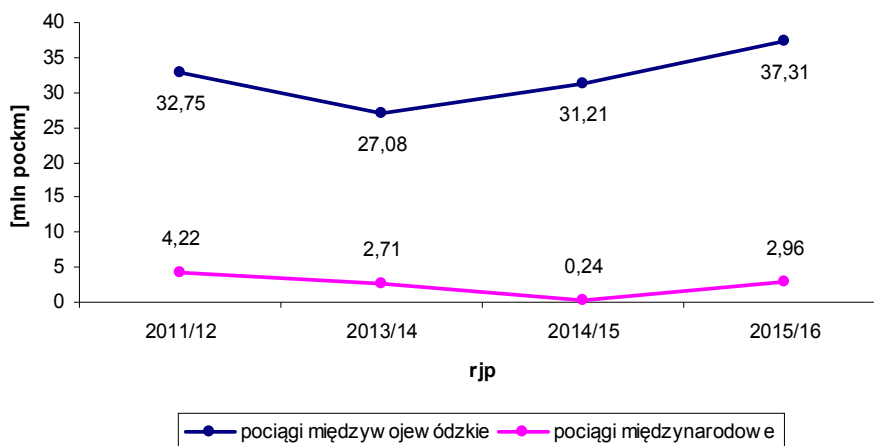
**Średnia liczba pociągów, których organizatorem jest Minister
w rjp 2011/12 – 2015/16**



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Rysunek 17

**Praca eksploatacyjna pociągów, których organizatorem jest Minister
w rjp 2011/12 – 2015/16**



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Rysunki 16 i 17 pokazują również **kształtowanie się oferty w zakresie przewozów międzynarodowych**. Na przestrzeni czterech lat (2011/12 – 2014/15) poziom oferty wyrażonej liczbą pociągów w ruchu międzynarodowym i wykonywaną przez nie pracą eksploatacyjną ulegał drastycznym ograniczeniom. Wg ostatnich danych (rjp 2015/16) średnia roczna liczba pociągów w stosunku do rjp 2011/12 została zmniejszona o 25,6 pociągów (49,6%), natomiast praca eksploatacyjna o 1,26 mln pockm (29,8%).

Istotnym elementem w kształtowaniu oferty przewozowej jest **zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej (przestrzennej) do przystanków i stacji kolejowych**, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Od odpowiedniej gęstości punktów postojów handlowych zależy w dużej mierze zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego. Na gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych ma również wpływ sieć linii wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich. Występują przypadki, w których istnieją linie kolejowe o dogodnym dla mieszkańców przebiegu, jednakże nie są wykorzystywane w przewozach dalekobieżnych (linie te są uwzględnione w punkcie 3.8. dotyczącym docelowego kształtu sieci połączeń).

Należy zaznaczyć, że odpowiednia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych nie jest jedynym wyznacznikiem jakości oferty przewozowej, jednakże jest to kryterium istotne z punktu widzenia jej dostępności.

Na mapie poniżej (rysunek 18) przedstawiono gęstość rozmieszczenia punktów zatrzymań pociągów międzywojewódzkich uruchamianych w ramach Planu. Gęstość tę określono jako stosunek liczby punktów handlowych znajdujących się na terenie danego powiatu przez jego powierzchnię w przeliczeniu na 100 km².

Średnia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla pociągów międzywojewódzkich wynosi dla sieci kolejowej 0,52 na 100 km² (brane są pod uwagę tylko obsługiwane powiaty, ogólnie dla całego kraju jest to tylko około 0,1 na 100 km²). Wielkość ta dla Miasta Stołecznego Warszawy wynosi 0,58. Przedział średni przyjęto w zakresie 0,5-0,6 punktu handlowego na 100 km². W przedziale tym oprócz Warszawy znalazły się: m. Dąbrowa Górnicza, m. Świnoujście, pow. skarżyski oraz pow. kamiennogórski.

Największą gęstością charakteryzują się ośrodki miejskie oraz powiaty: pucki, jeleniogórski, cieszyński, nowosądecki i tatrzański. Co ciekawe w powiatach tych funkcjonują jedynie połączenia sezonowe, więc duża dostępność do stacji i przystanków nie przekłada się na dogodną możliwość korzystania z pociągów dalekobieżnych w ciągu roku. Poza tym powyżej średniej sklasyfikowane są duże ośrodki miejskie.

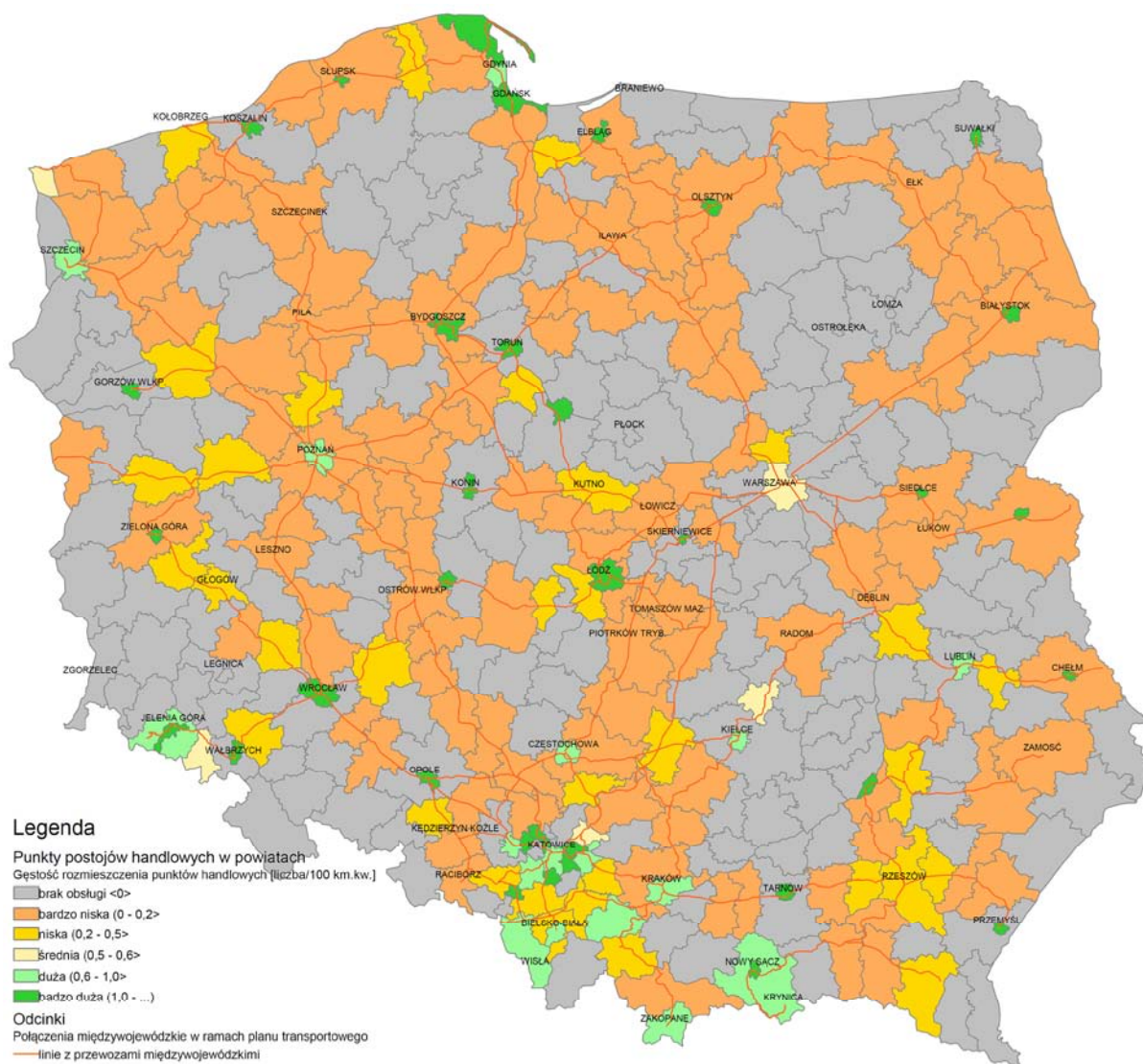
Najniższą gęstością rozmieszczenia punktów postojów handlowych charakteryzują się powiaty: olsztyński, słupski, poznański, czarnkowsko - trzaniecki, szczecinecki, złotowski, augustowski, gołeniewski, siedlecki, sieradzki, białostocki, świecki, radomski, piotrkowski, elbląski, bydgoski, łukowski, iławski, moniecki, choszczeński, garwoliński, wejherowski, gnieźnieński, krakowski, inowrocławski, ostrowski, mławski,

nakielski, giżycki, etcki, świdwiński, ciechanowski, sławieński, brodnicki, opoczyński, jarosławski, sokółski, tomaszowski, kolski, kraśnicki, zawierciański, słubicki, łowicki, oleski, grajewski, nidzicki, działdowski. Ponadto aż 179 spośród 380 powiatów (47%) nie jest bezpośrednio obsługiwanych przez pociągi w ramach Planu (stan na 30 września 2015 r.).

Ze względu na zbyt duże różnice w dostępności do punktów postojów pociągów uruchamianych w ramach Planu, należy w przyszłości zweryfikować i rozszerzyć sieć tych punktów, w celu zapewnienia większej dostępności do oferty Ministra na całym terytorium kraju.

Rysunek 18

Gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla połączeń realizowanych w ramach Planu w poszczególnych powiatach



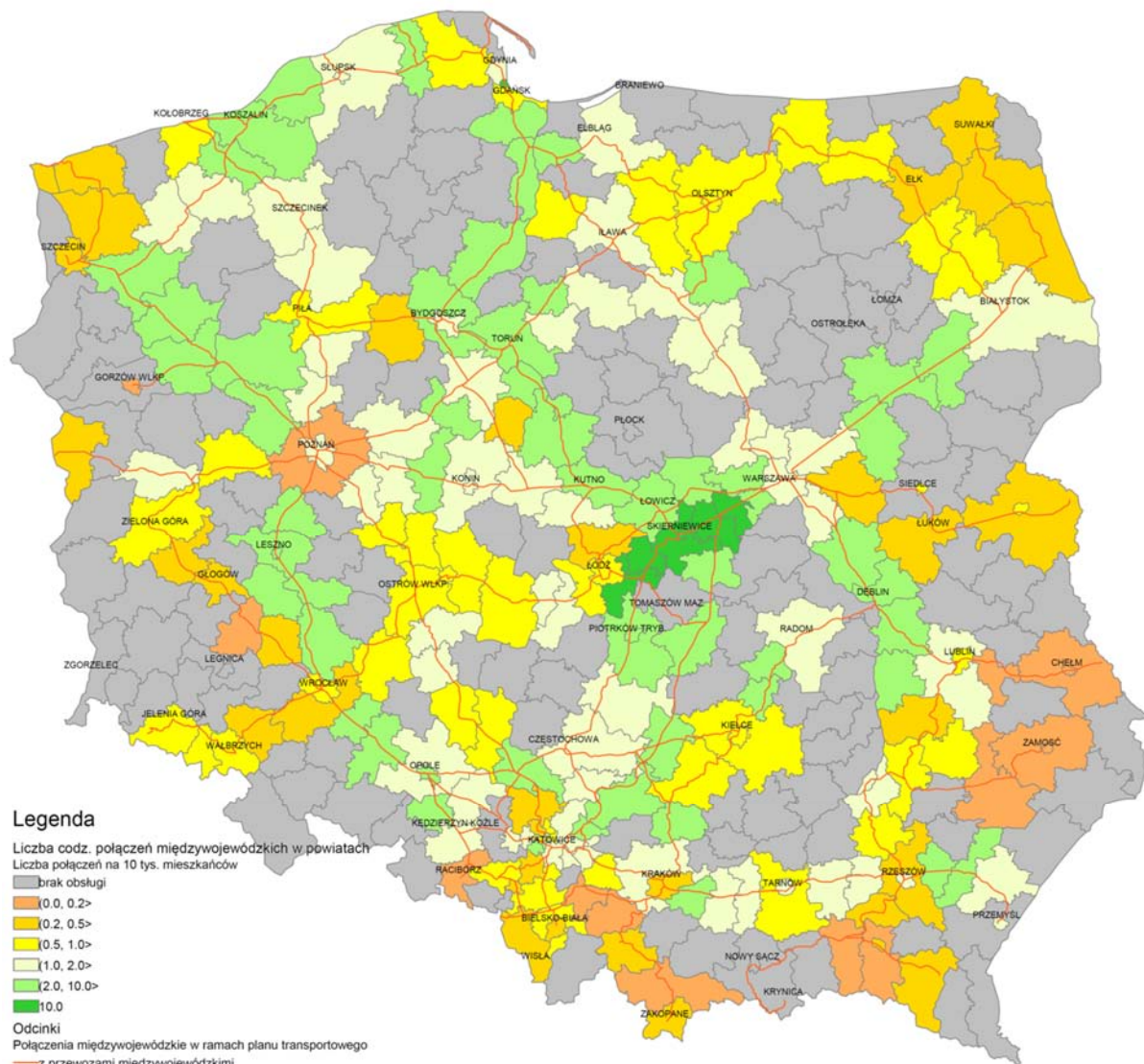
Źródło: opracowanie własne

Następnym rozpatrywanym parametrem jest **liczba połączeń kolejowych oferowanych w ramach Planu przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców poszczególnych powiatów** (Rysunek 19). Umożliwia to przedstawienie poziomu oferty przewozowej w odniesieniu do wielkości populacji zamieszkującej dany powiat. Najwięcej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest dostępnych w następujących powiatach: m. Skierniewice, łódzki wschodni, m. Sopot, żyrardowski, miechowski, rycki, aleksandrowski, oławski, sochaczewski, łowicki, choszczeński, kutnowski, strzelecko – drewdenecki, mogileński, brzeski (woj. małopolskie), wysokomazowiecki, rawicki, włoszczowski, Opole, gdański, kościański, ostrowski, tczewski, trzebnicki, białogardzki, garwoliński. Najmniej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest

dostępnych w następujących powiatach: nowosądecki, m. Nowy Sącz, siedlecki, pucki, Gorzów Wlkp., raciborski, nowotarski, wadowicki, chełmski, oświęcimski, świdnicki, Suwałki, Chełm, poznański, jasielski, krośnieński, zamojski, lubiński, biłgorajski, mińkowski, sanocki, głogowski, cieszyński, nowosolski, nakielski, m. Bytom, suski, goleniowski, m. Świnoujście, świdnicki, sokólski, tarnogórski, Bielsko-Biała.

Rysunek 19

**Liczba połączeń w ramach połączeń międzywojewódzkich
na 10 tys. mieszkańców według poszczególnych powiatów**



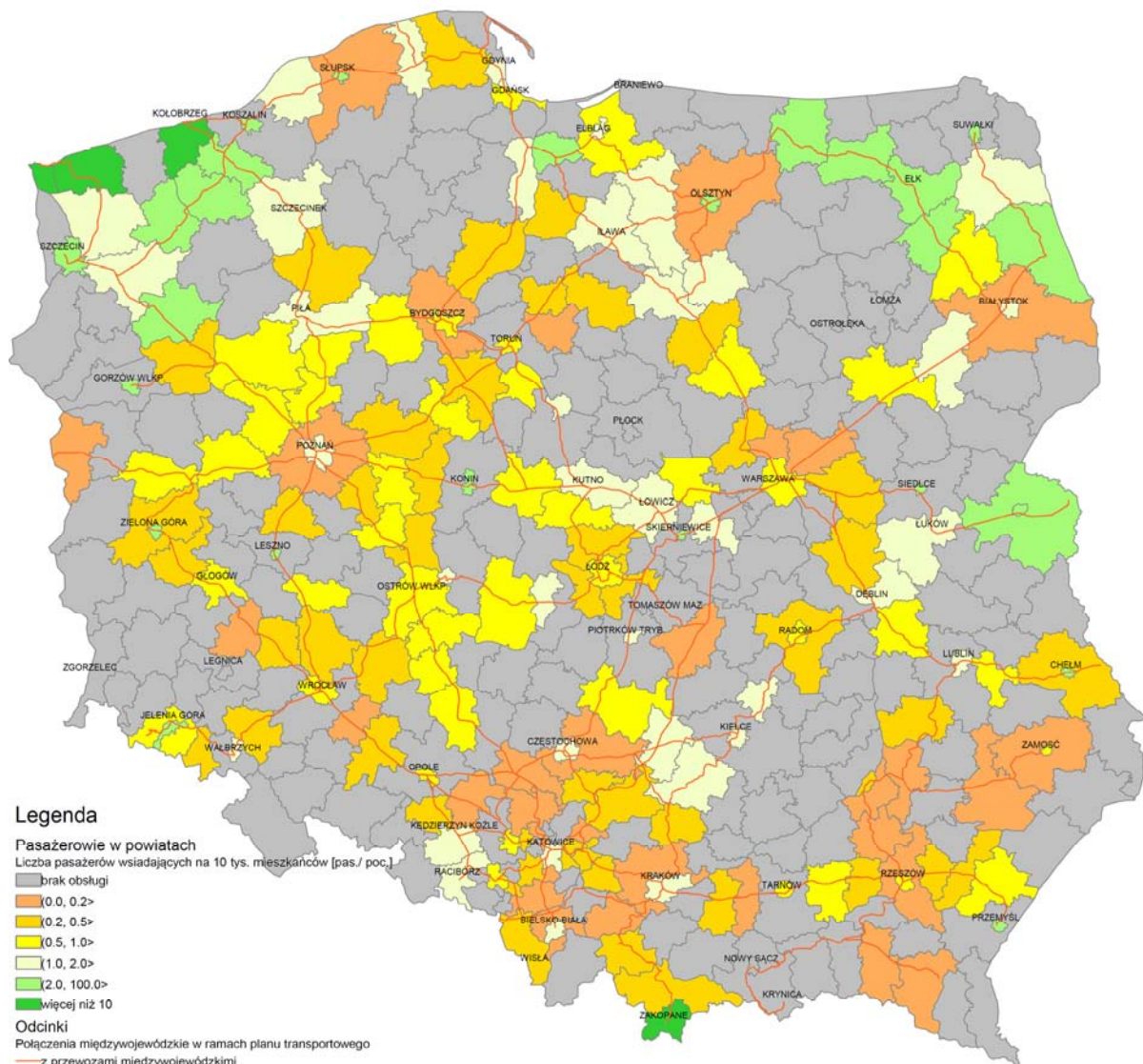
Źródło: opracowanie własne

Liczba pasażerów korzystających (wsiadających) z jednego połączenia przypadająca na 10 tys. mieszkańców (rysunek 20) jest parametrem pomocnym przy ocenie wykorzystania dostępnej oferty przewozowej w odniesieniu do potencjału demograficznego poszczególnych powiatów. Największy procent pasażerów przypadający na jedno połączenie międzywojewódzkie przypada w powiatach: m. Świnoujście, kołobrzeskim, kamieńskim, tatrzańskim, Biała Podlaska, Przemyśl, giżyckim, m. Suwałki, białskim, m. Zielona Góra, m. Skierniewice, łobeskim, m. Siedlce, etckim, m. Koszalin, m. Chełm, świdwińskim, m. Jelenia Góra, m. Olsztyn, m. Słupsk, m. Szczecin. Najmniej osób korzysta z połączeń w następujących powiatach: rybnickim, jasielskim, piotrkowskim, oświęcimskim, oleskim, strzyżowskim, gdańskim, leszczyńskim, m. Chorzów, krośnieńskim, rzeszowskim, krakowskim, sanockim, strzeleckim, poznańskim, wadowickim, lubiński, częstochowskim, bielskim, zamojskim, biłgorajskim, słupskim, opoczyńskim, bydgoskim oraz tarnobrzecim.

Niewielka liczba pasażerów korzystających z połączeń świadczy przeważnie o mało atrakcyjnej ofercie przewozowej (dostępność, liczba połączeń), która nie jest konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu.

Rysunek 20

Liczba pasażerów wsiadających do jednego pociągu przypadająca na 10 tys. mieszkańców poszczególnych powiatów



Źródło: opracowanie własne

Kolejnym z rozważanych wskaźników jest **średnie napełnienie pociągów, czyli liczba osób przypadająca na jeden pociąg** na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej, który może służyć do oceny wykorzystania oferty połączeń. Zilustrowano to na mapie sieci kolejowej (rysunek 21).

Rysunek 21

**Napełnienie pociągów na poszczególnych odcinkach sieci
(średniodobowym)**

Źródło: opracowanie własne

Widoczne są obszary sieci kolejowej, na której pociągi międzywojewódzkie nie są wykorzystywane w należyтым stopniu. Dotyczy to w praktyce sieci całego lubelskiego (z wyjątkiem odcinka z kierunku Warszawy do Lublina), warmińsko-mazurskiego, podlaskiego (z wyjątkiem odcinka z kierunku Warszawy do Białegostoku), lubuskiego, dolnośląskiego (z wyjątkiem ciągu linii Poznań – Wrocław – Katowice), łódzkiego (z wyjątkiem odcinków linii kolejowych 1, 3 oraz 17), małopolskiego (z wyjątkiem ciągu linii Warszawa – Kraków – Rzeszów), podkarpackiego (z wyjątkiem linii E-30). Przyczyną takiego stanu rzeczy jest kilka czynników. Pierwszym z nich jest istniejąca siatka połączeń, która jest niedostosowana do potrzeb pasażerów, przede wszystkim jeśli chodzi o liczbę połączeń w ciągu doby. Przykładowo w przypadku jednego połączenia w ciągu doby trudno o duże zainteresowanie pasażerów (na przykład relacja Warszawa – Gorzów Wielkopolski), zwłaszcza w kontekście równolegle funkcjonującej komercyjnej oferty autobusowej, pozwalającej na bardziej elastyczny wybór pory podróży. Z tego względu w Planie rekomenduje się funkcjonowanie na każdym z obsługiwanych odcinków co najmniej dwóch par połączeń, co umożliwia jazdę tam i z powrotem w ciągu jednego dnia. Kolejnym czynnikiem niedostatecznego wykorzystania pociągów były bardzo długie czasy przejazdu spowodowane modernizacją infrastruktury lub jej niedostatecznym stanem. Często powodowało to sytuację, w której czas przejazdu autobusem był porównywalny lub krótszy niż pociągiem (na przykład w relacji Katowice – Kraków). Trzecim ważnym czynnikiem powodującym zbyt małe zainteresowanie

podróżami pociągami międzywojewódzkimi była polityka taryfowa operatora tych przewozów, który zbyt późno zareagował na odpływ pasażerów w stronę transportu drogowego, wprowadzając oferty specjalne (dla których ceny biletów również okazywały się często niekonkurencyjne w stosunku do transportu autobusowego).

Średnia prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich, których organizatorem jest Minister wynosi w rjp 2015/16 77,15 km/h. W stosunku do rjp 2011/12 prędkość ta wzrosła o 16,75 km/h, natomiast w porównaniu z rjp 2014/15 o 4,55 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 100 km/h) osiągają pociągi w relacjach Warszawa – Kraków (poc. nr 13106/7 *Curie Skłodowska*) oraz Kraków – Wrocław (poc. nr 3604/5 i 6304/5 *Chełmoński*). Najniższe prędkości handlowe (poniżej 40 km/h) – pociągi sezonowe kursujące na odcinkach Stróże – Zagórz, Kraków – Krynica-Zdrój, Łeba – Lębork, Gdynia – Hel oraz Kołobrzeg – Warszawa.

Średnia prędkość handlowa dla połączeń międzywojewódzkich w relacjach Warszawa Centralna – pozostałe miasta wojewódzkie wynosi obecnie 85,9 km/h. W porównaniu z rjp 2011/12 wzrosła ona o 14,17 km/h, a w stosunku do rjp 2014/15 o 6,4 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 110 km/h) osiągają pociągi kursujące po linii CMK (Centralnej Magistrali Kolejowej) w relacjach Warszawa – Kraków oraz Warszawa – Katowice. Nieznacznie niższe prędkości, jednak i tak przekraczające 100 km/h osiągają niektóre pociągi w relacjach Warszawa – Gdańsk, Warszawa – Poznań, Warszawa – Olsztyn, Warszawa – Opole, Warszawa – Toruń i Warszawa – Wrocław. Najniższe prędkości handlowe wykazują pociągi w relacjach do Gorzowa Wielkopolskiego, Kielc, Lublina i Rzeszowa.

Z kolei **średnia prędkość handlowa pociągów objętych Planem w międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich** osiągnęła w rjp 2015/16 wartość 77,5 km/h. Trend poprawy jakości w tym zakresie widoczny jest od rjp 2013/14. Wyjątkiem był rjp 2014/15, kiedy pociągi międzynarodowe służby publicznej uzyskały średnią prędkość na poziomie 71,3 km/h. Było to spowodowane uwzględnieniem tylko pociągów uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne (obliczenia prędkości handlowej dla pociągów międzynarodowych uruchamianych przez spółkę PKP Intercity było niemożliwe, ze względu na to, że stacja początkowa/końcowa dla relacji była jednocześnie stacją graniczną).

Skomunikowania na wybranych stacjach pociągów międzywojewódzkich, które dojeżdżają/odjeżdżają z/w poszczególnych kierunkach z dojeżdżającymi/odjeżdżającymi pociągami innych rodzajów są zróżnicowane.

Sieć połączeń objętych Planem wymaga wewnętrznej spójności w zakresie skomunikowań. Zapewnienie skomunikowań połączeń regionalnych z międzywojewódzkimi jest rolą marszałków województw. W sytuacji gdy nie jest możliwe jednoczesne zapewnienie właściwej funkcji dowozowej do pracy/szkoły oraz skomunikowań pomiędzy połączeniami, marszałek województwa ocenia, która z funkcji jest istotniejsza i podejmuje decyzję co do zakresu zapewniającego niezbędne skomunikowania dowiązując się do połączeń w obszarze ruchu międzywojewódzkiego. Istotną rolę w procesie planowania i realizacji skomunikowań pełni zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), który jako podmiot odpowiedzialny za ułożenie rjp, a zarazem pełniący funkcje koordynującą, ma największe możliwości w zakresie optymalizacji systemu skomunikowań. Stacje, na których oczekuje się skomunikowań połączeń regionalnych (wojewódzkich) z połączeniami międzywojewódzkimi wskazuje tabela nr 1 w stosunku do kontynuacji istniejących połączeń oraz tabela nr 7 dla połączeń w ramach scenariuszy rozwoju oferty Ministra.

Największa liczba relacji pociągów regionalnych, międzywojewódzkich, międzynarodowych i kwalifikowanych skupia się w głównych węzłach kolejowych. Z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane tak, aby uzyskać skomunikowanie w czasie minimalnym 5 minut lecz nieprzekraczającym 30 minut. W tym zakresie działania koordynacyjne rjp poszczególnych przewoźników są niezbędne, w tym również eliminujące występujące negatywne zjawiska w obszarze konkurencji między nimi. Od strony technicznej, czas skomunikowania powinien być uzależniony od układu torowego i organizacji ruchu na konkretnej stacji. Gdy wjazd pociągu dalekobieżnego jest realizowany na tor przyległy do peronu innego niż odjazd pociągu regionalnego, czas na przesiadkę powinien uwzględniać przejście podróżnych na odpowiedni peron. Pożądane jest, aby dla realizacji skomunikowań pomiędzy różnymi kategoriami pociągów, wjazdy i odjazdy tych pociągów odbywały się z tego samego peronu.

Na skomunikowania pociągów międzywojewódzkich z pociągami regionalnymi znaczący wpływ może też mieć organizacja ruchu na liniach kolejowych przyległych do stacji, na których następują przesiadki. Na liniach kolejowych z ruchem mieszanym, przygotowanie korzystnego rjp dla pasażerów, w którym

uwzględniony byłby czas postoju na stacji, wymaga m.in. uwzględnienia priorytetów w przydzielaniu tras dla poszczególnych kategorii pociągów. Istotne znaczenie mają tu parametry techniczne infrastruktury kolejowej m.in. prędkości maksymalne oraz występujące ograniczenia prędkości, systemy sterowania ruchem kolejowym oraz zdolność przepustowa poszczególnych szlaków oraz stacji.

Ocena dla 5 węzłów, tj. Poznań, Kraków, Szczecin, Gdynia i Wrocław, wykonana dla rjp 2015/16 wskazuje, że dla tych stacji średni czas skomunikowania²⁶⁾ pociągów międzywojewódzkich z pociągami innych kategorii wynosi 25 minut. Parametr ten został utrzymany względem rjp 2014/15 i poprawiony w porównaniu z rjp 2013/14 o niespełna 4 minuty. Obecnie na stacjach tych, w przypadku 34,9% połączeń, czas oczekiwania jest krótszy niż 30 minut. 20,5% połączeń wymaga czasu oczekiwania od 30 do 60 minut, natomiast w 44,6% przypadków czas ten przekracza 1 godzinę. W porównaniu z rjp 2011/12 wartości te uległy poprawie w zakresie czasu oczekiwania do 30 minut o 13,9%, natomiast pogorszyły się w udziale połączeń pociągów, dla których czas oczekiwania na przesiadkę przekroczył 1 godzinę o 7,6%. Wnioski te wskazują, że niezbędne jest systematyczne dążenie do uzyskania poprawy standardów w zakresie wzajemnych skomunikowań pociągów różnych kategorii.

3.4. Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych

Transport lotniczy. Liczba pasażerów na polskich lotniskach w 2015 r. wyniosła 7 287 565 osób, natomiast w komunikacji krajowej: 1 196 457 osób, co stanowi 16,4%. W stosunku do roku 2014 nastąpił spadek liczby podróży, w ruchu krajowym o 6,6%, natomiast w komunikacji międzynarodowej o 6,4%.

Transport autobusowy. Przewozy osób transportem drogowym²⁷⁾ w roku 2015 wynosiły 416,8 mln pasażerów, natomiast praca przewozowa liczyła 21 570,0 mln pasażerokilometrów, zwanych dalej „paskm”. W okresie ostatniej dekady liczba podróżujących autobusami zmniejszyła się aż o 42,7% (728,0 mln osób w roku 2005), a w stosunku do roku 2014 o 3,4% (431,5 mln osób). Porównując wielkość pracy przewozowej w roku 2005 (29 314,1 mln paskm), obecnie jest ona na poziomie 73,6%, zaś w stosunku do roku 2014 wzrosła o 0,6%. Świadczy to niewątpliwie o słabej jakości oferty przewozowej, nieadekwatnej do oczekiwań społecznych, nawet pomimo wzrostu długości drogi przewozu (rozszerzenia siatki połączeń bądź większej częstotliwości).

Kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe wobec pozostałych gałęzi transportu. Na tle oferty lotniczej i autobusowej, przewozy kolejowe będące w gestii Ministra, należy generalnie uznać wciąż za mało konkurencyjne. Często cena biletu za przejazd pociągiem w relacji do komfortu podróży, czasu przejazdu, poziomu obsługi pasażera, czy dostępności bieżącej informacji o podróży (w tym przyczynach ewentualnych opóźnień i czasach ich trwania) przekazywanej pasażerom w jej trakcie, w dużej mierze nie spełniają oczekiwań współczesnych klientów. Powoduje to niejednokrotnie, że oferta zapewniana w większości relacji, jest akceptowana jedynie przez część pasażerów, w tym głównie osoby, korzystające z ulg ustawowych, czy pozbawione innych form transportu, które skłonne lub zmuszone są tolerować istniejące niedogodności i mankamenty związane z podróżą pociągiem.

Konkurencja cenowa i jakościowa ze strony przewoźników drogowych i lotniczych jest na tyle skuteczna, że przy zaprzestaniu radykalnej poprawy jakości dotychczasowego poziomu usług, transport kolejowy nie będzie w stanie jej sprostać – szczególnie w relacjach między największymi polskimi miastami, objętymi programami rozbudowy sieci dróg publicznych i lotnisk. Niestabilna kolejowa oferta przewozowa, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem zarówno ograniczonych środków finansowych oraz trwających prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych na sieci kolejowej, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport drogowy. Z analizy występujących potoków ruchu w przewozach pasażerskich wynika jednak, że pasażerowie ci w większym stopniu przesiadają się do komunikacji indywidualnej niż do transportu autobusowego, o czym świadczy

²⁶⁾ Czas skomunikowania był obliczany przy czasie oczekiwania mniejszym niż 60 minut.

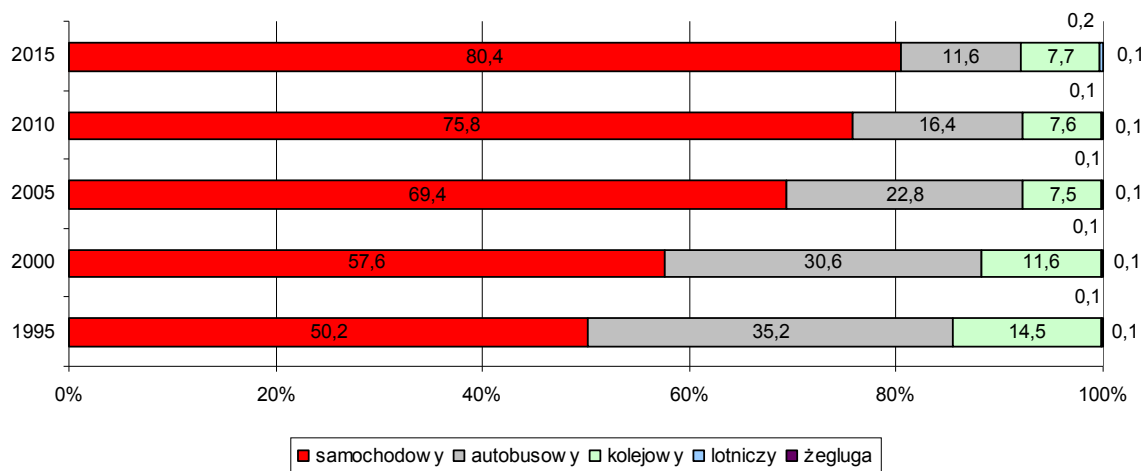
²⁷⁾ Bez przewozów komunikacją indywidualną.

postępujący od 1990 r. spadek przewozów pasażerskich w tym rodzaju ruchu (o blisko 75%). Należy przy tym również zauważyć coraz silniejszą konkurencję związaną z systemem grupowych przejazdów transportem indywidualnym tzw. carpooling. System ten rozpowszechniony w Stanach Zjednoczonych i krajach Europy Zachodniej zyskuje coraz więcej zwolenników w Polsce. Carpooling dotyczy zarówno dojazdów codziennych do pracy/szkoły/uczelni oraz przejazdów okazjonalnych i epizodycznych. Zasadniczo rozwojowi carpoolingu sprzyja brak lub nieakceptowalny poziom zorganizowanego transportu zbiorowego.

Dotychczasową sytuację w zakresie udziału kolei w rynku przewozów pasażerskich ilustruje rysunek 22.

Rysunek 22

Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich według liczby podróżnych w latach 1995 – 2015

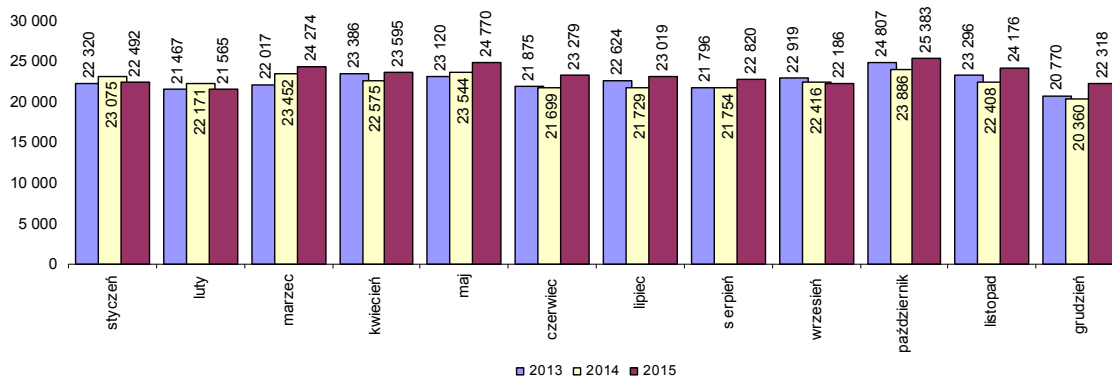


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i eurostat

Bieżące dane ilustrujące aktualną sytuację na rynku przewozów pasażerskich wykonywanych w transporcie kolejowym (rysunek 23) świadczą o wzroście liczby przewiezionych podróżnych zanotowanym w I kwartale 2014 roku oraz od marca do grudnia 2015 roku, za wyjątkiem września. Jest on osiąganym głównie w segmencie usług międzyaglomeracyjnych, wskutek podniesienia jakości usług po wprowadzeniu oferty Ekspres Intercity Premium, realizowanej taborem ED 250 Pendolino oraz przez operatorów świadczących przewozy wojewódzkie i aglomeracyjne, którzy dysponują nowszym i zmodernizowanym taborem, oferując dodatkowo pasażerom wyższe od przeciętnie obowiązujących standardy usług przewozowych.

Rysunek 23

Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w transporcie kolejowym



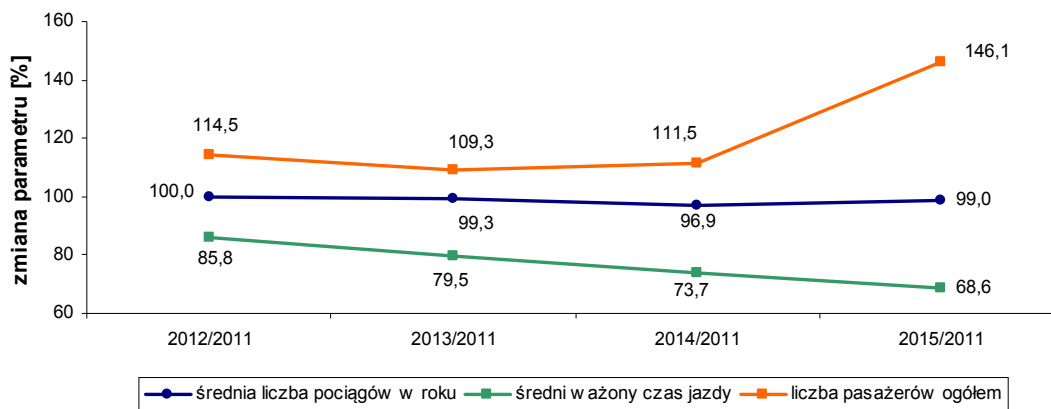
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (www.utk.gov.pl)

Również w zakresie przewozów międzywojewódzkich będących w gestii Ministra, można zauważyć korzystny trend wzrostu popytu na podróże pociągami, po zdecydowanej poprawie jakości oferty. Taką sytuację obserwuje się np. w relacjach: Poznań – Trójmiasto oraz Warszawa – Olsztyn. W przypadkach tych, znaczące skrócenie czasu przejazdu w okresie ostatnich 5 lat oraz obniżenie cen biletów (wprowadzenie ofert promocyjnych: Bilet Relacyjny, Bilet Taniomiatowy), pozwoliło przyciągnąć nowych pasażerów. W relacji Poznań – Trójmiasto (rysunek 24) przy porównywalnych warunkach w zakresie liczby uruchamianych pociągów, efekt skrócenia czasu przejazdu przedstawia się następująco:

- w roku 2012 w stosunku do roku 2011 odnotowano oszczędność czasu na poziomie 47 minut (14,2%), co wpłynęło na wzrost liczby podróźnych o 14,5%,
- w roku 2015 w stosunku do roku 2011 oszczędność czasu wyniosła 104 minuty (31,4%), co wpłynęło na wzrost liczby podróźnych o 46,1%.

Rysunek 24

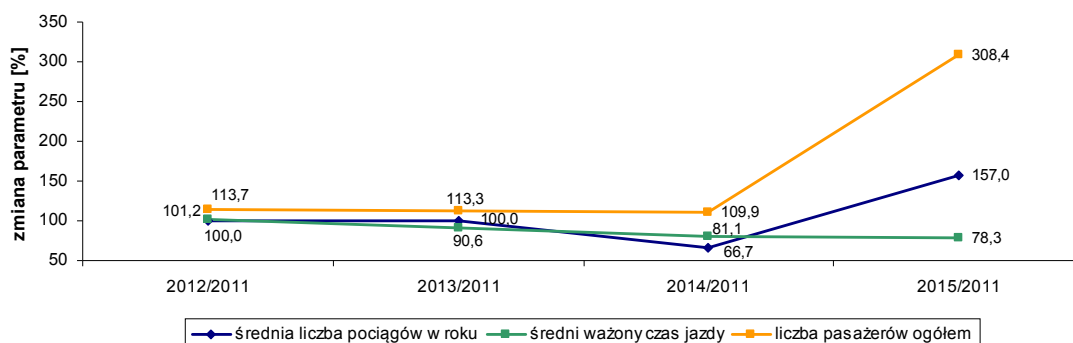
**Trend zmian parametrów oferty przewozowej na popyt na przewozy
w relacji Poznań – Trójmiasto**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP
Intercity SA

Z kolei dla relacji Warszawa – Olsztyn (rysunek 25) zauważalna poprawa oferty w zakresie skrócenia czasu przejazdu następuje w roku 2013, o 23 minuty (9,4%) w stosunku do roku 2011, co spowodowało wzrost przewiezionych pasażerów o 13,3%. Kolejne skrócenie czasu przejazdu w roku 2014, nie przyniosło spodziewanych efektów w postaci wzrostu popytu na przewozy w tej relacji. Prawdopodobną przyczyną było pogorszenie oferty w zakresie dobowej liczby połączeń (spadek z 3 do 2 połączeń w ciągu doby). W roku 2015 oszczędność czasu w stosunku do roku 2014 wyniosła dalsze 17 minut (3,5%), co wpłynęło na blisko 3 – krotny wzrost liczby podróźnych (280,6%). Tak znaczny wzrost popytu na przewozy był również efektem wzrostu dobowej liczby pociągów. Porównując poziom oferty w tej relacji z roku 2015 do roku 2011 widać, że skrócenie czasu podróży o 53 minuty (21,7%) i wzrost podaży o 57%, spowodowały wzrost popytu na przewozy (o 308%).

Rysunek 25

**Trend zmian parametrów oferty przewozowej na popyt na przewozy
w relacji Warszawa – Olsztyn**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP
Intercity SA

Powyższe przykłady świadczą o tym, że wyraźna poprawa oferty, tak w zakresie skrócenia czasu przejazdu, ale i większej do niej dostępności (wzrost dobowej liczby połączeń), zachęca do podróży wykonywanych transportem kolejowym, przy czym procentowy wzrost pasażerów jest z reguły większy, niż procentowe skrócenie czasu przejazdu. Oczekiwanym efektem jest zatem poprawa efektywności ekonomicznej przewozów finansowanych przez Ministra, poprzez spodziewany wzrost przychodów ze zwiększonej sprzedaży biletów.

Konieczny jest zatem konsekwentny rozwój sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych zaproponowany w punkcie 3.8 oraz pełne wdrażanie standardów kolejowych usług przewozowych określonych w rozdziale 6 Planu. Poprawa jakości poziomu usług oferowanych pasażerom w pociągach, których organizatorem jest Minister, obsługujących obecnie niespełna 10% podróżujących koleją, jest bezwzględnym wymogiem w celu zahamowania procesu kurczenia się rynku publicznego transportu zbiorowego.

3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych

Tabor wykorzystywany do przewozów międzywojewódzkich objętych Planem charakteryzuje się bardzo różnym standardem, w zależności od wieku i stopnia wykonanych w przeszłości modernizacji. Stosowane są zasadniczo klasyczne pociągi pasażerskie, zestawione z lokomotywy oraz wagonów przedziałowych z przedziałami ośmiomiejscowymi w klasie drugiej oraz sześciomiejscowymi w klasie pierwszej. Tabor tego typu kursuje w pociągach kategorii TLK (Twoje Linie Kolejowe).

Postępuje proces wykorzystywania do obsługi niektórych tras elektrycznych zespołów trakcyjnych, umożliwiających osiągnięcie prędkości maksymalnych do 160 km/h. Tabor ten charakteryzuje zamknięty obieg toalet, klimatyzacja, czy przystosowanie do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym niepełnosprawnych, przemieszczających się na wózkach inwalidzkich oraz zamykanie drzwi przez obsługę pociągu i możliwość przewozu rowerów.

Tabor wykorzystywany do dalekobieżnych przewozów międzynarodowych charakteryzuje się wyższym standardem od taboru wykorzystywanego w przewozach międzywojewódzkich. Umożliwia kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h i wyższą. Stosowane są wagony zarówno przedziałowe, jak i bezprzedziałowe, wyposażone w zamknięty obieg toalet i niejednokrotnie w klimatyzację. Poprawy wymaga dostępność miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, a także zabudowa klimatyzacji w wagonach, które jej nie posiadają.

Poważnym problemem jest wciąż niewielka liczba składów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W 2016 roku dostępność dla tej grupy podróżnych powinna osiągnąć nieco ponad 40% uruchamianych pociągów. Kwestia ta jest priorytetem w zakresie modernizacji taboru. Również liczba wagonów przystosowanych do przewozu rowerów nie pozwala na zapewnienie ich kursowania w każdym pociągu objętym Planem.

W ostatnich latach jest obserwowana sukcesywna modernizacja i wymiana taboru kolejowego. Dotyczy to zarówno wagonów pasażerskich, jak również wprowadzania do eksploatacji nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych (od grudnia 2015 pojazdy typu Flirt 3 oraz PesaDART), wykorzystywanych w pociągach InterCity (IC), realizujących przewozy zamawiane przez Ministra. Operator, w celu zwiększenia dostępności oferty przewozowej na niezelektryfikowanych liniach kolejowych podjął działania związane z zakupem nowych lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego. Prowadzona jest również modernizacja lokomotyw spalinowych do obsługi pociągów kursujących na odcinkach niezelektryfikowanych. Działania te spowodują rozszerzenie oferty obsługiwanej pociągami finansowanymi przez Ministra.

Równolegle do działań zmierzających do rozszerzenia oferty, podejmowane są projekty, mające na celu poprawę komfortu przewozów pasażerskich, czemu służy modernizacja i wymiana taboru. Szczegółowe informacje o realizowanych przez spółkę PKP Intercity S.A. projektach taborowych, przeznaczonych do zapewnienia obsługi połączeń będących w gestii Ministra, zawarte są w rozdziale 4.2. Planu.

3.6. Ocena dostępności oferty dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych

W Polsce wprowadzane są normy prawne mające usprawnić funkcjonowanie w społeczeństwie osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Prawo do prowadzenia niezależnego życia gwarantuje najważniejszy akt prawny w Polsce – *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U. z 1997 r. poz. 483, z 2001 r. poz. 319, z 2006 r. poz. 1471 oraz z 2009 r. poz. 946), który w kolejnych artykułach (art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3 oraz art. 69) precyzuje prawa osób niepełnosprawnych, a także obowiązki władz publicznych wobec tej grupy osób.

Drugim bardzo istotnym dokumentem jest *uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych* (M.P. poz. 475), która potwierdza prawo do pełnego uczestniczenia w życiu społecznym osób niepełnosprawnych, dostępu do dóbr i usług, opieki medycznej, edukacji, zatrudnienia, a także życia w środowisku pozbawionym wszelkiego typu barier takich jak: dostęp do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej i informacji, swobodnego przemieszczania się i korzystania z poszczególnych gałęzi transportu, a także możliwości komunikowania się według potrzeb.

Do norm prawnych dotyczących funkcjonowania osób niepełnosprawnych w społeczeństwie należy zaliczyć także *Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169), która w art. 9 wskazuje na obowiązki państw-stron Konwencji dotyczące zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu m.in. do środków transportu.

Dostępność podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, do środków transportu publicznego zapewnia ustawa z *dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1954), zwana dalej „Prawem przewozowym”. Obowiązek budowy obiektów budowlanych, a także przebudowę istniejących, z zapewnieniem ich pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych nakazuje *ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane* (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, 961, 1165 i 1250).

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają: wskazywane już rozporządzenie nr 1371/2007, a także *rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się* (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str.110), zwane dalej „TSI-PRM”). Zawarte w TSI-PRM wymagania techniczne dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, możliwość swobodnego poruszania się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przeddworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie

do pociągu i przemieszczanie się w nim. Wszystkie udogodnienia dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, poprawiają przemieszczanie się pozostałych podróżnych.

Zasady stosowania elementów dotykowych i prowadzących na dworcach kolejowych zostały uregulowane w § 98 ust.12a-12c *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie* (Dz. U. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867). Rozporządzenie określa położenie na peronie ostrzegawczego pasa dotykowego wzdłuż strefy zagrożenia, jego parametry i wymiary wypukłych znaków, a także konieczność oznakowania ostrzegawczym pasem dotykowym miejsc na ciągach komunikacyjnych, gdzie występują bariery architektoniczne lub inne przeszkody lub granice obszaru dostępnego dla pasażerów. Wskazuje także na konieczność oznaczania ostrzegawczą linią wizualną krawędzi pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, jak również precyzuje parametry szerokości trasy wolnej od przeszkód na peronie.

Spełniając zapisy rozporządzenia nr 1371/2007, przewoźnicy wykonujący międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie finansowane przez Ministra zapewniają:

- odpowiednie miejsce w przedziale/wagonie,
- możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, Internet),
- asystę (pomoc) personelu pokładowego.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1371/2007, osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osoby niepełnosprawne są uprawnione do kupowania biletów bez dodatkowych opłat. Natomiast niezależnie od przepisów rozporządzenia nr 1371/2007, nie muszą one zgłaszać obsłudze pociągu braku ważnego biletu. Na stacjach, na których obecny jest personel, osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, zapewniana jest nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Aby zagwarantować pomoc, o potrzebie jej udzielenia należy poinformować przewoźnika prowadzącego konkretny pociąg co najmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży, kontaktując się z jego odpowiednimi strukturami listownie, telefonicznie, za pomocą poczty elektronicznej. Dokonanie takiego zgłoszenia nie jest jednak warunkiem odbycia podróży, jako że rozporządzenie nr 1371/2007 stwierdza, że jeżeli nie dokonano omawianego powiadomienia, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji, i tak zobowiązane są podjąć wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoba niepełnosprawna, mogła odbyć podróż.

Przewoźnicy udostępniają również wykaz pociągów różnych kategorii z wagonami przystosowanymi do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich, charakterystykę wykorzystywanych przez nich peronów, a także charakterystykę budynków dworcowych pod kątem ich dostępności dla tej grupy podróżnych.

Uwzględniając informacje na temat odsetka pociągów międzywojewódzkich i kwalifikowanych prowadzących wagony przeznaczone do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (przewozu wózków inwalidzkich), w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, który w skali całego kraju nie przekracza 14%, a także ewidencji dworców dostosowanych do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, przedstawionych w rozdziale 2, stopień dostosowania oferty finansowanej przez Ministra do potrzeb omawianej kategorii pasażerów należy ocenić, jako niewielki. Większość pociągów, w tym także poruszających się po krajowej części transeuropejskiej kolejowej sieci transportowej, nie jest przystosowana do przewożenia pasażerów na wózkach inwalidzkich. Przebudowane dworce kolejowe zlokalizowane na liniach objętych TEN-T w dużej części spełniają wymogi przepisów ruchowych wynikających z TSI-PRM. Również dworce znajdujące się poza siecią transeuropejską, które zostają poddawane działaniom modernizacyjnym, spełniają wymogi interoperacyjności określone w krajowych specyfikacjach technicznych oraz dokumentach normalizacyjnych. Nadal problemem jest przekazywanie informacji dla podróżnych niewidomych, wykorzystując pismo wypukłe i alfabet Braille'a oraz mapy dotykowe, na co w dalszym ciągu brak uregulowań prawnych. Podobnie niedomagania dotyczą osób głuchoniemych i możliwości porozumiewania się z nimi językiem migowym.

Dworce poza siecią transeuropejską w bardzo różnym stopniu uwzględniają potrzeby osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Ich przebudowa koncentruje się na zapewnieniu dostępu do budynku dworca i peronów, dostępności kas, toalet i systemu informacji.

Niezależnie jednak od źródeł finansowania budowy lub przebudowy dworców kolejowych (stacji pasażerskich), a także ich lokalizacji geograficznej, tak, jak wszystkie obiekty użyteczności publicznej, nie mogą naruszać przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* i nie powinny posiadać barier technicznych i architektonicznych ograniczających ich dostępność. Obiekty te muszą spełniać wymogi interoperacyjności systemu kolei.

Dostosowanie taboru po 2007 roku odbywa się na podstawie TSI-PRM. Dotyczy to zarówno budowy nowego, jak i modernizacji istniejącego taboru przewozowego, który na ogół nie jest przypisany do konkretnej linii kolejowej. W bardzo wielu przypadkach przewozy są związane z jazdą zarówno po sieci systemu transeuropejskiego, jak i sieci nie należącej do tego systemu, co sprawia, że tabor musi spełniać wymagania TSI-PRM. W związku z wysokim poziomem wyeksploatowania parku taborowego PKP Intercity SA podejmuje działania modernizacyjne i zakupowe w celu odwrócenia trendu pogarszania się jakości i stanu technicznego pojazdów. Realizowane inwestycje taborowe pozwalają na sukcesywne zwiększanie udziału pojazdów dostępnych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Obecnie tabor nie jest w pełni dostosowany do tych wymagań. Dlatego też pasażerowie o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne przemieszczające się na wózkach inwalidzkich, zmuszone są do korzystania z pomocy personelu przewoźników. W praktyce nie mają one możliwości samodzielnego odbycia podróży. Poziom ich obsługi pozostaje całkowicie uzależniony od sprawności organizacyjnej i wiedzy oraz umiejętności przewoźników.

Poprawa w zakresie dostosowania taboru do obsługi osób niepełnosprawnych powinna być odczuwalna po zakończeniu planowanych inwestycji taborowych.

3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025²⁸⁾

Prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie w perspektywie do 2025 roku sporządzono na podstawie założeń, które doprecyzowano poniżej. Należy zaznaczyć, że w obecnej sytuacji rynek transportu pasażerskiego nie jest w równowadze. Po załamaniu się przewozów kolejowych, do czego doszło w latach 2009-2013 i gwałtownie rozwijającej się konkurencji ze strony transportu autobusowego, następuje powolne odzyskiwanie utraconych przez kolej pasażerów. Od udostępnionej dla pasażerów oferty przewozowej, rozumianej nie tylko jako liczba połączeń i czas przejazdu, ale również dostępność do połączeń kolejowych, taryfa opłat oraz stan taboru zależy przyszły popyt na przewozy kolejowe.

Najważniejszymi etapami prac nad prognozami przewozów pasażerskich były:

- identyfikacja powiatów obsługiwanych połączeniami międzywojewódzkimi (realizowanymi zarówno w ramach służby publicznej, jak i na własne ryzyko przewoźnika),
- zdefiniowanie kształtu modelu prognostycznego (wybrano model wskaźnikowy biorący pod uwagę czynniki takie jak rozwój gospodarczy, zmiany demograficzne, zmiany oferty przewozowej rozumianej jako liczbę połączeń i czas podróży),

²⁸⁾ W Planie przedstawiono wyłącznie wyniki analiz prognostycznych w zakresie popytu na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie. Zmiany poszczególnych cech społeczno-gospodarczych wykorzystanych w prognozach i mających związek z kolejowymi przewozami pasażerskimi (rozwoju PKB, poziomu bezrobocia, zmian w strukturze zatrudnienia, demografii, sieci osadniczej, migracji ludności, przemieszczeń ludności związanych z dojazdami do pracy) zidentyfikowano na podstawie danych Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Rozwoju, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Polskiej Akademii Nauk.

- zebranie danych społeczno-gospodarczych dotyczących: liczby ludności obecnie oraz w poszczególnych horyzontach czasowych (w podziale na kategorie wiekowe), produktu krajowego brutto obecnie oraz przewidywanego,
- zebranie danych o prognozowanej liczbie ludności dla całego kraju na szczeblu powiatów dla okresu 2015-2025,
- zebranie danych o przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zebranie danych dotyczących oferty przewozowej w transporcie kolejowym w zakresie połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych. Zgromadzona baza danych obejmuje swoim zakresem: liczbę połączeń, średnie czasy przejazdu w danej relacji,
- przetworzenie danych o sprzedaży biletów w celu uzyskania bazy danych o przemieszczeniach pasażerów w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich (również kwalifikowanych) oraz międzynarodowych dla roku 2014; zebrana baza danych opiera się o dane handlowe przewoźnika obsługującego przewozy międzywojewódzkie (PKP Intercity S.A.),
- zebranie danych na temat punktów postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich pod kątem oceny ich dostępności komunikacyjnej,
- identyfikacja obszarów wymagających poprawy w zakresie dostępnej oferty przewozowej,
- zdefiniowanie scenariuszy prognostycznych, poprzez zróżnicowanie oferty dostępnej dla pasażerów (obsługiwane linie kolejowe, liczba punktów handlowych, liczba połączeń, czas przejazdu),
- opracowanie wyników prognozy dla lat 2020 oraz 2025 z interpolacją dla lat pośrednich,
- określenie kierunków rozwoju oferty przewozowej w zakresie przewozów międzywojewódzkich dostępnej w ramach służby publicznej.

Zastosowany model prognostyczny nie bierze wprost pod uwagę wpływu zmiany cen biletów kolejowych na wielkość potoków pasażerskich. W klasycznym podejściu do modelowania zakłada się, że wpływ na podział międzygałęziowy pracy przewozowej pomiędzy poszczególne gałęzie transportu ma wzajemny stosunek kosztów podróży. Założono, że stosunek ten nie będzie ulegał znaczącym wahaniom, gdyż konkurencyjne dla kolei gałęzie transportu na bieżąco i w sposób elastyczny reagują na zmiany oferty transportu kolejowego.

Zmiany demograficzne założono na podstawie aktualnych na dzień tworzenia Planu prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego. Poziom rozwoju gospodarczego przyjęto na podstawie "Wytycznych dotyczących założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego" udostępnianych przez Ministerstwo Finansów (październik 2015 r.). Czasy przejazdu pociągów dla roku bazowego modelu (2014) przyjęto na podstawie rozkładu jazdy pociągów obowiązującego na dzień 30 września 2015 r. Czasy jazdy pociągów dla horyzontów prognozy przyjęto na podstawie przewidywanego stanu infrastruktury kolejowej. Liczbę połączeń przyjęto na podstawie zakładanych scenariuszy rozwoju oferty przewozowej w zakresie połączeń międzywojewódzkich.

Przyjęto **trzy scenariusze prognozy**: naturalny, podstawowy, pożądany.

Scenariusz naturalny bazuje na planowanej do realizacji ofercie przewozowej na rozkład jazdy 2015/2016. Scenariusze podstawowy i pożądany zakładają pewne korekty siatki połączeń. Podczas opracowywania scenariuszy kierowano się następującymi przesłankami:

- na liniach kolejowych planowanych do obsługi, minimalny poziom oferty przewozowej przyjęto jako 2 pary połączeń codziennych. Poziom ten uznaje się za konieczny do zaistnienia tej oferty w świadomości mieszkańców oraz dający możliwość podstawowego wyboru pory podróży; pożądane jest funkcjonowanie oferty na poziomie co najmniej 4 par pociągów codziennych, w celu umożliwienia większej elastyczności w doborze pory podróży,
- przyjęto, że obszary obecnie nie obsługiwane przez połączenia międzywojewódzkie, a gdzie liczba czy gęstość ludności jest zbliżona lub większa niż na obszarach obecnie obsługiwanych tymi połączeniami, powinny zostać uwzględnione w sieci połączeń przynajmniej z minimalnym poziomem oferty przewozowej; powinno dążyć się do minimalizacji wykluczenia niektórych obszarów pod względem obsługi przez połączenia międzywojewódzkie, zwłaszcza tam, gdzie istnieje odpowiednie

jakości infrastruktura kolejowa, w dalszej kolejności tam, gdzie infrastruktura kolejowa ma potencjał do zwiększenia jej jakości,

- przyjęto, że dodatkowe połączenia kolejowe należy uruchamiać tam, gdzie funkcjonuje rozbudowana oferta (publiczna lub komercyjna) dalekobieżnego transportu autobusowego²⁹⁾ wskazująca na popyt na ten rodzaj przewozów,
- brano pod uwagę główne kierunki przemieszczeń osób w transporcie indywidualnym³⁰⁾ zakładając, że tam, gdzie istnieją potoki samochodów osobowych, świadczy to o popycie na transport i jest możliwość przejęcia części z nich przez transport kolejowy,
- dla scenariusza podstawowego przyjęto, że musi być on możliwy do realizacji w ramach dofinansowania przewozów na poziomie zbliżonym do obecnego, w ramach scenariusza pożądanego założono możliwe zwiększenie poziomu dofinansowania. Należy zauważyć, że początkowe zwiększenie dofinansowania może w rezultacie poskutkować zmniejszeniem deficytu przewozów z uwagi na zwiększenie się liczby podróży.

W **scenariuszu naturalnym** przyjęto, że oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich pozostanie na poziomie liczby połączeń z rozkładu jazdy 2015/2016. Oferta zmieni się jedynie ze względu na stan infrastruktury (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych) oraz stanu taboru. Zmiana liczby pasażerów będzie wynikała jedynie z „naturalnych” zjawisk, takich jak zmiany demograficzne i rozwój gospodarczy.

W **scenariuszu podstawowym** przyjęto, że oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie zmodyfikowana, poprzez uzupełnienie siatki połączeń o najważniejsze brakujące połączenia, biorąc pod uwagę wymienione przesłanki dotyczące demografii oraz występujących obecnie potoków samochodów osobowych i oferty transportu autobusowego. Brano pod uwagę przede wszystkim połączenia pomiędzy dużymi miastami³¹⁾ z obsługą możliwie dużej liczby miast średnich³²⁾.

Oprócz tego oferta przewozowa zmieni się ze względu na poprawę stanu infrastruktury (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych według aktualnie obowiązujących planów inwestycyjnych) oraz stanu taboru (plany przewoźnika).

Ograniczeniem scenariusza podstawowego jest to, że dodatkowe połączenia zaplanowano tylko tam, gdzie istnieje lub będzie istnieć w przewidzianej aktualnymi planami inwestycyjnymi przyszłości, odpowiedniej jakości infrastruktura kolejowa. Zaplanowana sieć przewozów zakłada obecnie przewidziany poziom rekompensaty dla przewoźnika, a zwiększenie (w stosunku do rozkładu jazdy 2015/2016) pracy eksploatacyjnej założono w ramach tej rekompensaty.

W **scenariuszu pożądanym** przyjęto, że oferta przewozowa powinna być rozszerzona ponad scenariusz podstawowy w sposób zapewniający obsługę jak największej liczby ludności. Nowe, dodatkowe, trasy zostały dobrane tak, aby obsługiwana była większość powiatów, które posiadają sieć kolejową przebiegającą przez obszary o odpowiednim potencjale demograficznym, przez co rozumie się dodatkową obsługę możliwie dużej liczby miast średnich, również przez połączenia dedykowane tym miastom (na poziomie minimum 2 par połączeń codziennych). Założono też, że pewne istotne z punktu widzenia spójności sieci kolejowej odcinki linii, na których zaplanowano przewozy, zostaną przywrócone do odpowiedniego stanu technicznego w ramach działań własnych zarządcy infrastruktury.

Zakłada się możliwość tymczasowego zwiększenia rekompensaty dla przewoźnika w początkowym okresie funkcjonowania tej oferty, która zmniejszy się wraz ze wzrostem liczby korzystających z usług kolei.

Zakładany poziom oferty przewozowej dofinansowywanej przez Ministra wyrażonej pracą eksploatacyjną przedstawiono w tabelach 3 i 4. Dla roku 2016 podano rzeczywisty (zakładany) poziom przewozów

²⁹⁾ Analizy siatki połączeń autobusowych dokonano na podstawie ogólnodostępnych w sieci Internet rozkładów jazdy przewoźników autobusowych.

³⁰⁾ Analizowano model ruchu GDDKiA z 2005 roku skorygowany o wyniki pomiarów GPR 2010.

³¹⁾ Miasto duże według GUS to miasto posiadające 100 tys. lub więcej mieszkańców.

³²⁾ Miasto średnie według GUS to miasto posiadające od 20 do 100 tys. mieszkańców.

wynikający z realizacji rozkładu jazdy pociągów 2015/16. Dla kolejnych lat uwzględnia się proponowane scenariusze rozwoju oferty przewozowej. Dla scenariusza podstawowego przyjęto dobową sumę pockm dla zakładanej oferty z przelicznikiem 350 dni odnośnie wartości rocznej. Dla scenariusza podstawowego przyjęto dobową sumę pockm dla zakładanej w tym scenariuszu oferty z przelicznikiem 310 – 350, w zależności od relacji pociągu. Prognozowana praca eksploatacyjna obejmuje wszystkie pociągi kursujące w relacji Warszawa – Łódź (część z nich nie obydła dotychczas objęta Planem).

Dla przewozów międzynarodowych nie ma różnic w poziomie przewozów dla scenariusza podstawowego i pożądanego. Realizacja tych przewozów wynika w dużej mierze z polityki zagranicznej Państwa, dlatego zaproponowano w sposób ogólny kształt tej oferty, a jej poziom przyjęto jako zbliżony do poprzedniej wersji Planu.

Tabela 3

**Prognozowana praca eksploatacyjna w zakresie przewozów
międzywojewódzkich [mln pockm / rok]**

[mln pockm / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31
Scenariusz podstawowy	37,31	39,01	40,72	42,42	44,13	44,13	44,13	44,13	44,13	44,13
Scenariusz pożądaný	37,31	42,26	47,22	52,18	57,14	57,14	57,14	57,14	57,14	57,14

Tabela 4

**Prognozowana praca eksploatacyjna w zakresie przewozów
międzynarodowych [mln pockm / rok]**

[mln pockm / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Scenariusz podstawowy	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04
Scenariusz pożądaný	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04

Prognozowaną liczbę pasażerów korzystających z oferty dofinansowanej przez Ministra w zależności od scenariusza przedstawiono w tabelach 5 i 6.

Tabela 5

**Prognozowana liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich
[mln pasażerów / rok]**

[mln pas / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	21,2	21,8	22,5	23,1	23,7	24,3	24,9	25,5	26,1	26,7
Scenariusz podstawowy	21,7	23,0	24,2	25,5	26,7	28,3	30,0	31,6	33,2	34,8
Scenariusz pożądaný	22,5	24,6	26,6	28,6	30,6	32,4	34,2	36,0	37,8	39,6

Tabela 6

**Prognozowana liczba pasażerów w przewozach międzynarodowych
[mln pasażerów / rok]**

[mln pas / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	0,51	0,53	0,54	0,56	0,57	0,59	0,60	0,61	0,63	0,64
Scenariusz podstawowy	0,51	0,65	0,79	0,93	1,07	1,10	1,12	1,15	1,18	1,20
Scenariusz pożądaný	0,51	0,65	0,79	0,93	1,07	1,10	1,12	1,15	1,18	1,20

Wykres potoków pasażerskich na sieci kolejowej w przewozach międzywojewódzkich dla scenariusza podstawowego i pożądanego przedstawiają rysunki 26 i 27. Scenariusz naturalny jest scenariuszem teoretycznym, mającym na celu porównanie wartości ogólnych, toteż pominięto jego ilustrację graficzną.

Rysunek 26

**Potoki pasażerskie w codziennych przewozach międzywojewódzkich
w roku 2025, scenariusz podstawowy (liczba pasażerów na dobę
[pas/doba])**



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 27

**Potoki pasażerskie w codziennych przewozach międzywojewódzkich
w roku 2025, scenariusz pożądany (liczba pasażerów na dobę [pas/doba])**



Źródło: opracowanie własne

Połączenia realizowane na zlecenie Ministra nie powinny być na poziomie niższym niż wynika to z prognozy dla wariantu naturalnego. Ze względu na rolę połączeń międzywojewódzkich dla funkcjonowania społeczeństwa oraz politykę zrównoważonego rozwoju pożądanym stanem jest uruchamianie pociągów według scenariusza pożądanego. Planowaną sieć połączeń wraz z charakterystyką ilościową dla poszczególnych scenariuszy przedstawiono w punkcie 3.8.

3.8. Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem

Połączenia w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez Ministra podzielono na trzy kategorie:

- połączenia międzywojewódzkie codzienne (rozumiane jako pociągi kursujące średnio co najmniej 6 dni w tygodniu), stanowiące trzon oferty przewozowej w tym segmencie. Należy przyjąć, że poziom minimalny oferty będzie zapewniał:
 - – **bezpośrednie** pociągi (nie mniej niż 2 pary w dobie) pomiędzy Warszawą, a pozostałymi miastami wojewódzkimi,
 - – **bezpośrednie** pociągi (nie mniej niż 4 pary w dobie) pomiędzy głównymi miastami siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź),
 - – **bezpośrednie** pociągi pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich,
 - – dążenie do uzyskania **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 2 pary w dobie) w połączeniach pomiędzy Warszawą (lub innymi miastami wojewódzkimi, w zależności od istniejących ciężarów gospodarczych i właściwości organizatorów), a obszarami o najniższej dostępności transportowej, określonymi w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*,
- połączenia międzywojewódzkie sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych w okresie sezonu turystycznego, przy czym poziom minimalny oferty będzie zapewniał dążenie do uzyskania **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para w dobie w sezonie) w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi,
- połączenia międzynarodowe.

Połączenia międzywojewódzkie codzienne planowano w oparciu o następujące ogólne przesłanki:

- zapewnienie połączeń dla jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 2 połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwanego punktu handlowego; obsługiwane linie kolejowe różnicowano scenariuszami, co opisano w punkcie 3.7.,
- planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną; zakłada się obsługę jak największej liczby miast dużych oraz średnich, liczba obsługiwanych powiatów jest zróżnicowana scenariuszami, co opisano w punkcie 3.7.,
- minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty (spełnienie przesłanek branych pod uwagę w scenariuszach); w scenariuszu podstawowym przewidziano kwotę rekompensaty zbliżoną do obecnej, w scenariuszu pożądanym przewidziano tymczasowe zwiększenie finansowania, do czasu odnotowania efektu w postaci zmniejszenia deficytu w związku ze zwiększoną liczbą pasażerów,
- zapewnienie częstych i bezpośrednich połączeń w relacjach, w których duże³³⁾ potoki pasażerskie występują już obecnie (szczególnie pomiędzy miastami wojewódzkimi dla sąsiadujących ze sobą województw), na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2015/16,
- kształtowanie relacji bezpośrednich w taki sposób, aby każde połączenie obsługiwało przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź),
- wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach obsługiwanych głównie przez transport autobusowy, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu rozsądnych parametrów tej oferty (czas przejazdu wynikający ze stanu infrastruktury),
- wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiających utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby jest 4 (kursowania pociągów co 4 godziny w ciągu dnia) bądź jej dzielniki (2) lub wielokrotności (8, 16). W szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 lub z 8 do 10.

Na rysunku 28 przedstawiono planowaną do roku 2025 sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich (scenariusz podstawowy). Kolorami pokazano planowane natężenie ruchu pociągów dofinansowanych przez Ministra. Dodatkowymi odcinkami, względem obsługiwanych według rozkładu jazdy pociągów 2014/15 (stan

³³⁾ Rozważane relacje porządkowano według średniodobowych potoków pasażerów.

na 30.09.2015 r.) są: Zamość – Hrubieszów, Wrocław – Zgorzelec, Tarnobrzeg – Dębica, Wrocław – Kłodzko – Kudowa-Zdrój (całorocznie), Tarnów – Krynica-Zdrój (całorocznie), Stróże - Jasło (dotychczas brak), Warszawa – Radom (po modernizacji linii), Jelenia Góra – Szklarska Poręba (całorocznie), Piła – Krzyż (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Bielsko-Biała – Żywiec (obecnie brak), Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek (obecnie brak).

Rysunek 28

Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scenariusz podstawowy, rok 2020-2025



Źródło: opracowanie własne

Największe natężenie ruchu planuje się na ciągach komunikacyjnych: Szczecin – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów, Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Toruń – Kutno – Warszawa – Lublin oraz Warszawa – Skierniewice – Łódź / Częstochowa, Poznań – Kutno – Warszawa – Białystok.

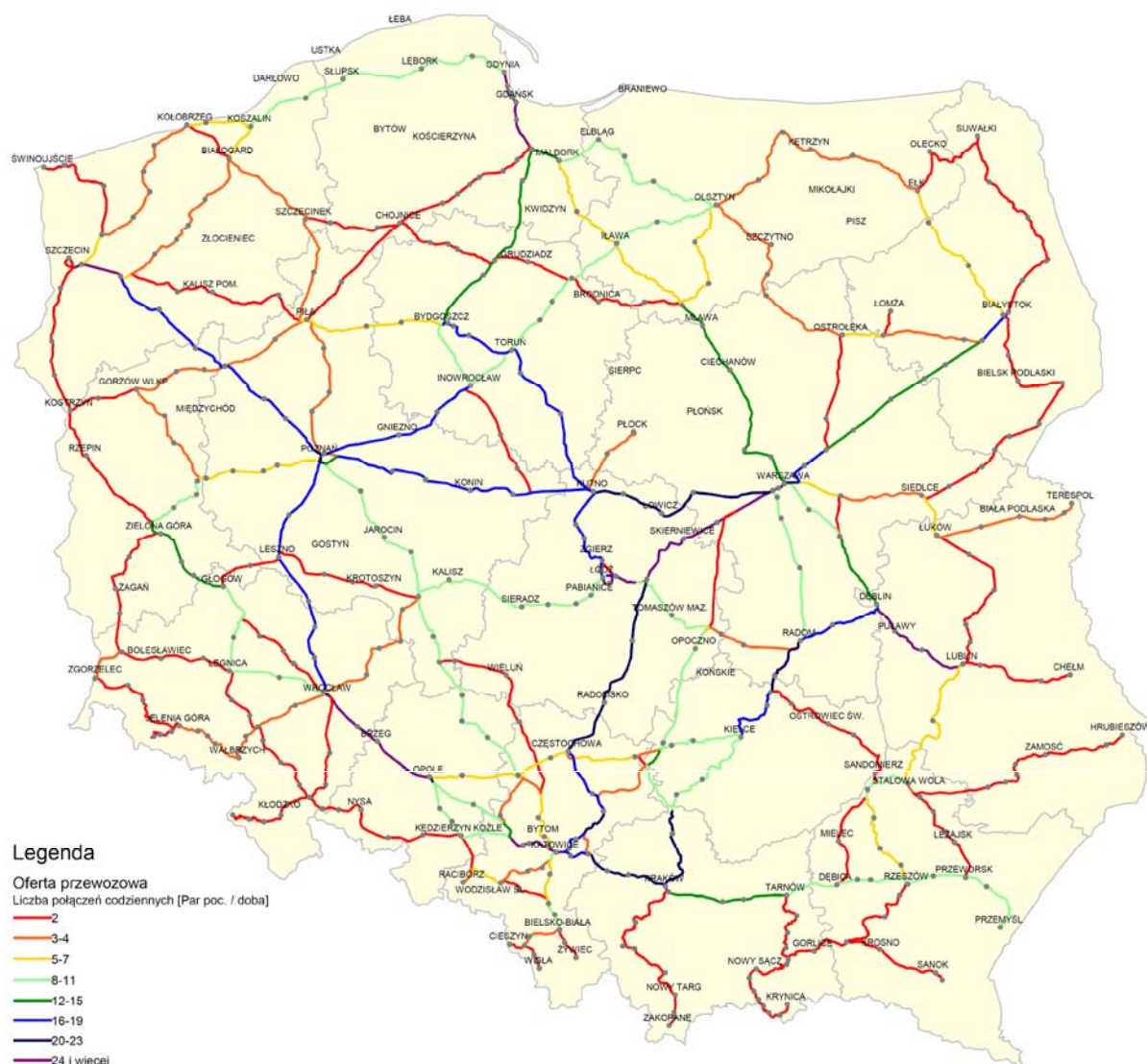
Planowane dodatkowe punkty postojów handlowych ustalono na podstawie przesłanek wymienionych na początku niniejszego punktu. Dodatkowymi punktami postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich (względem rozkładu jazdy 2014/15) planowanymi do obsługi w scenariuszu podstawowym są (w kolejności alfabetycznej): Blachownia, Bobowa Miasto, Bogoniowice – Ciężkowice, Bolesławiec, Byczyna Kluczborska, Chojna, Chojnów, Duszniki Zdrój, Gorlice Zagórzany, Gryfino, Hrubieszów Miasto, Kamieniec Ząbkowicki, Kąty Wrocławskie, Kłodzko Miasto, Kolumna (Łask), Kostrzyn, Kudowa-Zdrój,

Legnica, Leżajsk, Lubin Górniczy, Łódź Fabryczna, Mielec, Mieszkowice, Międzyrzecz, Nisko, Nowa Sarzyna, Orzesze Jańskowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Otwock, Ożarów Cementownia, Ozimek, Ozorków, Pelplin, Piaseczno, Polanica Zdrój, Rudnik nad Sanem, Sandomierz, Skwierzyna, Środa Śląska, Starachowice, Strzelin, Szydłowiec, Trzcianka, Tuchów, Warka, Węgliniec, Werbkowice, Warszawa Służewiec, Wilkowice Bystra, Wołomin, Zgorzelec, Zgorzelec Miasto, Ziębice, Żywiec.

Na rysunku 29 przedstawiono planowaną do roku 2025 sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich (scenariusz pożądany). Kolorami pokazano planowane natężenie ruchu pociągów dofinansowanych przez Ministra. Dodatkowymi odcinkami planowanymi do obsługi, względem scenariusza podstawowego, są: Piła – Chojnice – Tczew, Szczecinek – Chojnice – Grudziądz – Brodnica – Działdowo, Łapy – Ostrołęka – Szczytno, Białystok – Hajnówka – Czeremcha – Siedlce, Łuków – Lublin, Tomaszów Mazowiecki – Radom, Głogów – Leszno – Ostrów Wielkopolski, Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn-Koźle, Bielsko-Biała – Goleszów – Cieszyn, Goleszów – Wisła Głębcze, Kutno – Płock, Kołobrzeg – Goleniów, Zielona Góra – Żary – Jelenia Góra, (Kłodawa) – Inowrocław, Piła – Ulikowo, Tłuszcz – Ostrołęka – Śniadowo – Łomża, Bytom – Gliwice.

Rysunek 29

**Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scenariusz
pożądany, rok 2020-2025**



Źródło: opracowanie własne

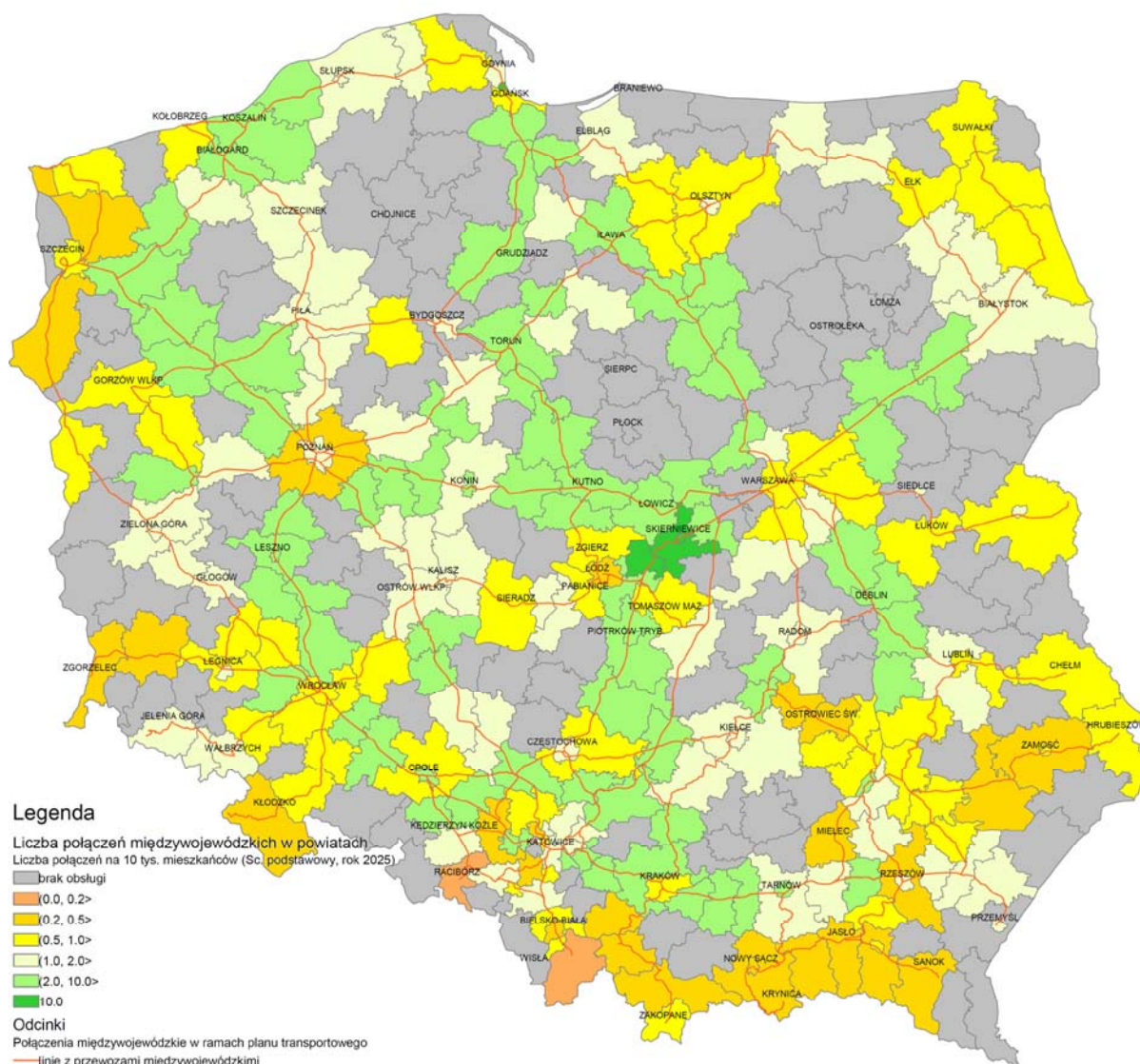
Planowane dodatkowe punkty postojów handlowych ustalono na podstawie przesłanek wymienionych na początku niniejszego punktu. Dodatkowymi punktami postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich (względem scenariusza podstawowego) planowanymi do obsługi są (w kolejności alfabetycznej): Babiak, Bielsk Podlaski, Brodnica, Bystrzyca k/Lublina, Cekcyn, Chojnice, Chorzele, Cieszyn, Czarna Woda, Czarne, Czeremcha, Czersk, Człuchów, Drzewica, Dzierżonów Śląski, Głogówek, Goleszów, Gostynin, Grudziądz, Gryfice, Gryfów Śląski, Hajnówka, Iłowa Żagańska, Jawor, Kaliska, Kalisz Pomorski, Kępno, Kobylin, Krobia, Krotoszyn, Krzepice, Lidzbark Miasto, Łomża, Lubań Śląski, Lubartów, Mordy Miasto, Nowogard, Nowogród Bobrzański, Nurzec, Nysa, Olecko, Ostrołęka, Otmuchów, Paczków, Parczew, Piotrków Kujawski, Platerów, Płock, Płoty, Prudnik, Przysucha, Radzyń Podlaski, Recz Pomorski, Siemiatycze, Skoczów, Śniadowo, Sokoły, Starogard Gdański, Strabla, Strzegom, Swarzędz, Świdnica Miasto, Szczytno, Trzebiatów, Tuchola, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Wałcz, Wielbark, Wieluń, Wieruszów, Wierzchucin, Wisła Głębcze, Wisła Uzdrowisko, Witnica, Wschowa, Wyszaków, Ząbkowice Śląskie, Żary, Zblewo, Złotów.

Minister może zdecydować o rozszerzeniu planowanej sieci przewozów, sieć ta od roku 2020 nie powinna być gorsza niż wskazana w scenariuszu podstawowym. W latach 2016-2019 oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich powinna być nie gorsza (liczba połączeń na poszczególnych odcinkach, liczba obsługiwanych punktów handlowych) niż dostępna według rozkładu jazdy pociągów 2015/16.

Według rozkładu jazdy 2014/15 codziennymi połączeniami międzywojewódzkimi było obsługiwanych 62% ogółu powiatów w kraju. Zakłada się, że w latach 2020-2025, w scenariuszu podstawowym wskaźnik ten będzie wynosił co najmniej 67%, natomiast w scenariuszu pożądanym co najmniej 78% wszystkich powiatów. Należy zauważyć, że poszczególne powiaty nie będą obsługiwane w takim samym stopniu. W celu porównania obsługi poszczególnych powiatów przedstawiono mapy prezentujące liczbę połączeń przypadających na 10 tysięcy mieszkańców danego powiatu (dla scenariusza podstawowego – rysunek 30, dla scenariusza pożądanego – rysunek 31).

Rysunek 30

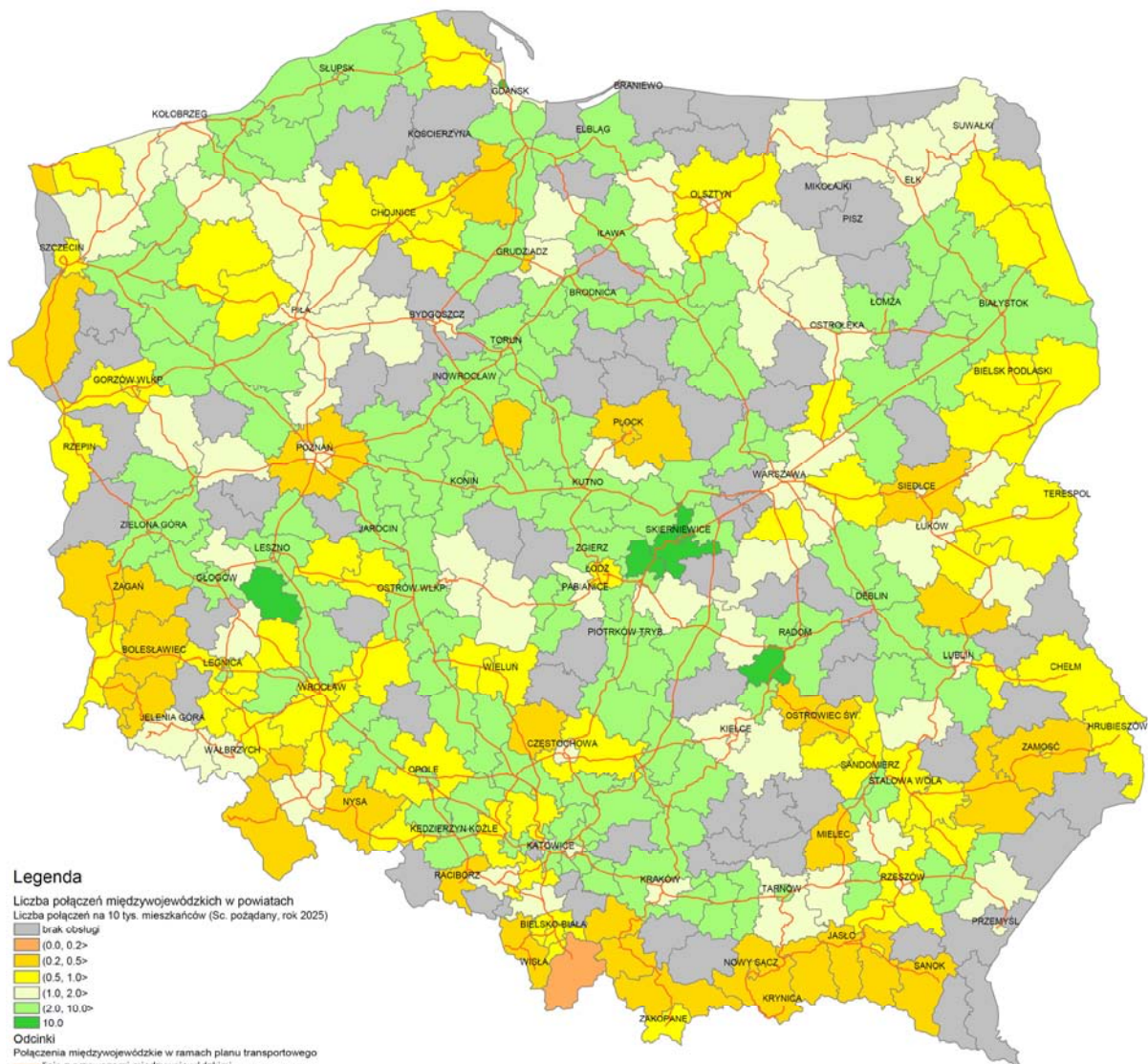
**Liczba codziennych połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. osób,
scenariusz podstawowy, rok 2020-2025**



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 31

**Liczba codziennych połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. osób,
scenariusz pożądany, rok 2020-2025**



Źródło: opracowanie własne

W uzasadnionych przypadkach, wynikających w szczególności z prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych, powinna istnieć możliwość tymczasowej zmiany tras lub liczby kursujących pociągów. Zmiana ta powinna w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w sieć połączeń, a jej zakres wynikać powinien jedynie z utrudnień wynikających z danej okoliczności. Minister powinien ponadto monitorować stan linii kolejowych objętych niniejszym Planem i w przypadkach zagrażających realizacji Planu podejmować interwencje względem zarządcy infrastruktury i operatora przewozów.

Odrębną kategorię połączeń stanowią **połączenia międzywojewódzkie sezonowe, rozumiane jako:**

- wykonywane do miejscowości turystycznych, istotne ze względu na zwiększone przemieszczenia ludności w okresie trwania sezonu turystycznego. W Polsce można wyróżnić dwa podstawowe sezony turystyczne: zimowy (styczeń – luty) oraz letni (lipiec – sierpień). Równie ważne dla przewozów międzywojewódzkich sezonowych są okresy przed i po sezonie letnim (maj, czerwiec, wrzesień) charakteryzujące się dobrymi warunkami atmosferycznymi. Ponadto zwiększone

zapotrzebowanie na przewozy w rejonu atrakcyjne turystycznie występuje w tzw. długie weekendy oraz w czasie przerw świątecznych i okresu noworocznego,

- wykonywane od piątku do niedzieli (lub tylko w piątki i niedziele) jak połączenia dowozowe do/z większych aglomeracji z/do obszarów pozbawionych codziennych połączeń międzywojewódzkich.

Połączenia sezonowe powinno kształtować się w oparciu na następujące ogólne zasady:

- uruchamiania połączeń sezonowych przede wszystkim jako przedłużenia relacji kursujących codziennych pociągów międzywojewódzkich, w uzasadnionych przypadkach jako dodatkowe pociągi,
- uruchamianie dodatkowych grup wagonów bezpośrednich w celu zapewniania możliwości bezpośredniego dojazdu do miejscowości turystycznych z jak największego obszaru kraju,
- kształtowanie siatki połączeń sezonowych dostosowanej do terminów ferii zimowych w poszczególnych województwach,
- możliwe uruchomienie wspólnej oferty skorelowanej z połączeniami regionalnymi, umożliwiającymi dojazd z przesiadką, z możliwym dofinansowaniem Ministra, pod warunkiem honorowania biletów na pociągi międzywojewódzkie w pociągach regionalnych w ramach tej oferty, lub po porozumieniu pomiędzy Ministrem a zainteresowanymi Marszałkami województw.

Odcinkami planowanymi do obsługi w ramach połączeń sezonowych w scenariuszu podstawowym są: Gdynia – Hel, Poznań – Słupsk – Ustka, Gdynia – Łeba, Gdynia – Słupsk – Kołobrzeg, Bydgoszcz – Piła – Kołobrzeg, Szczecin – Świnoujście, Białystok – Suwałki, Warszawa – Hajnówka, Białystok – Hajnówka, Olsztyn – Mrągowo – Ełk, Olsztyn – Pisz – Ełk, Ełk – Olecko – Suwałki, Rzeszów – Bełzec – Zamość, Wrocław – Szklarska Poręba, Wrocław – Kudowa-Zdrój, Katowice – Wisła Głębce, Kraków – Zakopane, Chabówka – Nowy Sącz, Kraków – Krynica-Zdrój, Rzeszów – Zagórz, Kraków – Stróże – Zagórz, Zagórz – Łupków, Kraków – Sucha Beskidzka – Zwardoń, Kraków – Wadowice – Bielsko-Biała, Bydgoszcz – Kościerzyna – Łeba / Gdynia.

Punktami handlowymi wykorzystywane dodatkowo (względem punktów dla połączeń codziennych wskazanych dla scenariusza podstawowego) przez połączenia sezonowe w scenariuszu podstawowym są: Andrychów, Bełzec, Biała koło Pisu, Bielsk Podlaski, Biskupiec Reszelski, Chałupy, Czeremcha, Garcz, Goleiszów, Hajnówka, Hel, Horyniec Zdrój, Hrebenne, Jastarnia, Jeleśnia, Józefów Rostoczański, Jurata, Kamienica Królewska, Kartuzy, Kasina Wielka, Kęty, Komańcza, Kościerzyna, Kosewo, Kuźnica (Hel), Lachowice, Łeba, Limanowa, Lipowa Tucholska, Lubaczów, Łupków, Miechucino, Mikołajki, Miłówka, Mordy, Mrągowo, Mszana Dolna, Nowy Łupków, Nurzec, Okartowo, Olecko, Olpuch-Wdzydze, Orzysz, Pisarzowa, Pisz, Platerów, Puck, Rabka Zdrój, Rajcza Centrum, Ruciane Nida, Rycerka, Rzepedź, Siemiatycze, Sierakowice, Skoczów, Skomack Wielki, Sól, Somonino, Sorkwity, Strabla, Susiec, Świekatowo, Świętajno, Szczawne Kulaszne, Szczytno, Tarnawa Dolna, Tymbark, Ustka, Ustroń Polana, Wadowice, Węgierska Górka, Wisła Głębce, Wisła Uzdrowisko, Władysławowo Port, Władysławowo, Zwardoń, Żukowo Wsch.

Rysunek 32

Sieć połączeń sezonowych, scenariusz podstawowy, rok 2020-2025

Odcinkami planowanymi do obsługi w ramach połączeń sezonowych w scenariuszu pożądanym są: Gdynia – Hel, Poznań – Słupsk – Ustka, Gdynia – Łeba, Gdynia – Słupsk – Kołobrzeg, Bydgoszcz – Piła – Kołobrzeg, Szczecin – Świnoujście, Białystok – Suwałki, Warszawa – Hajnówka, Białystok – Hajnówka, Olsztyn – Mrągowo – Elk, Olsztyn – Pisz – Elk – Olecko – Suwałki, Rzeszów – Bełzec – Zamość, Wrocław – Szklarska Poręba, Wrocław – Kudowa-Zdrój, Katowice – Wiśla Głębce, Kraków – Zakopane, Chabówka – Nowy Sącz, Kraków – Krynica-Zdrój, Rzeszów – Zagórz, Kraków – Stróż – Zagórz, Zagórz – Łupków, Sławno – Darłowo, Kraków – Sucha Beskidzka – Żywiec – Zwardoń, Kraków – Wadowice – Bielsko-Biała, Bydgoszcz – Kościerzyna – Łeba / Gdynia, Kielce – Busko Zdrój, Lublin – Rejowiec – Zawada – Zamość, Toruń – Grudziądz – Malbork – Gdynia.

Punktami handlowymi wykorzystywane dodatkowo (względem punktów dla połączeń codziennych wskazanych dla scenariusza pożądanego) przez połączenia sezonowe w scenariuszu pożądanym są: Andrychów, Bełzec, Biała k/Piszu, Biskupiec Reszelski, Busko Zdrój, Chałupy, Chełmża, Darłowo, Hel, Horyniec Zdrój, Hrebenne, Izbica, Jastarnia, Jelesnia, Józefów Roztoczański, Jurata, Kamienica Królewska, Kartuzy, Kasina Wielka, Kęty, Komańcza, Kościerzyna, Kosewo, Krasnystaw Miasto, Kuźnica (Hel), Kwidzyn, Lachowice, Łeba, Limanowa, Lipowa Tucholska, Lubaczów, Łupków, Miechucino, Mikołajki, Miłówka, Mrągowo, Mszana Dolna, Nowy Łupków, Okartowo, Olpuch Wdzydze, Orzysz, Pisarzowa, Pisz, Puck, Rabka Zdrój, Rajcza Centrum, Ruciane Nida, Rycerka, Rzepedź, Sierakowice, Skomack Wielki, Sól, Somonino, Sorkwity, Susiec,

Świekatowo, Świętajno, Szczawne Kulaszne, Tarnawa Dolna, Tymbark, Ustka, Wadowice, Węgierska Góra, Władysławowo Port, Władysławowo, Zawada, Zwardoń, Żukowo Wschodnie.

Rysunek 33

Sieć połączeń sezonowych scenariusz pożądaný, rok 2020-2025



Źródło: opracowanie własne

Dla sieci połączeń sezonowych nie definiuje się liczby połączeń. Rekomenduje się jednak kursowanie w ścisłym sezonie turystycznym, kursowanie minimum jednej pary połączeń codziennie. Połączenia sezonowe należy rozpatrywać jako dodatkowe ponad ofertę rozumianą jako międzywojewódzkie połączenia codzienne.

Dla przewozów sezonowych punkty postojów handlowych powinien określać operator działając w porozumieniu z Ministrem i kierując się lokalnymi warunkami oraz zapotrzebowaniem zgłaszanym przez pasażerów.

Minister ma prawo do uruchomienia sezonowych połączeń międzywojewódzkich na dodatkowych odcinkach, według istniejącego zapotrzebowania, pojawiającego się na przykład na skutek organizacji imprez masowych.

Siatkę **połączeń międzynarodowych** należy kształtować w oparciu o następujące podstawowe założenia:

- zapewnienie połączenia stolicy kraju – Warszawy ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską. Do połączeń takich należą połączenia do: Berlina, Pragi, Bratysławy, Kijowa, Mińska, Moskwy oraz Wilna,

- zapewnienie połączeń innych ważnych ośrodków miejskich z powiązanymi z nimi ośrodkami zagranicznymi. W ramach tej grupy połączeń należy uwzględnić m.in. relacje: Gdynia – Kaliningrad, Gdynia – Berlin, Szczecin – Berlin, Gorzów Wielkopolski – Berlin, Wrocław – Praga, Kraków – Lwów, Warszawa – Grodno.

W poszczególnych relacjach zakłada się kursowanie co najmniej jednej pary pociągów bezpośrednich dziennie lub połączeń z korzystnymi skomunikowaniami.

Ponadto tworzenie siatki połączeń i wyznaczania postojów przez operatora przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych powinny opierać się na następujących zasadach:

- minimalizacja czasu przejazdu poprzez wykorzystanie obowiązującej na danej linii prędkości maksymalnej, ograniczenie czasu postojów handlowych do niezbędnego minimum wynikającego z wielkości potoków podróżnych oraz ograniczenie postojów technicznych wydłużających czas podróży,
- ograniczanie liczby postojów handlowych w porze nocnej w godzinach 00:00 – 04:00 do dużych węzłów, postojów w aglomeracjach oraz punktów o wysokim potencjale,
- planowanie postojów i godzin kursowania w taki sposób, aby zapewnić możliwość skomunikowań pomiędzy połączeniami operatora na stacjach węzłowych – w związku z tym godziny kursowania pociągów różnych relacji obsługujących dany węzeł powinny być ze sobą skorelowane,
- uzupełnianie siatki połączeń dziennych pociągami nocnymi, zapewniającymi dojazd do miejsc peryferyjnych oraz punktów odległych czasowo na sieci. W celu podniesienia komfortu połączenia takie powinny umożliwiać przejazd w wagonach z miejscami do leżenia lub wagonach sypialnych, ponadto rozkład jazdy powinien umożliwiać tworzenie pociągów wielogrupowych, gdzie każda z grup wagonów pozwala na przejazd w relacji bezpośredniej pomiędzy kilkoma ośrodkami.

Skomunikowania wewnątrzgałęziowe. Ze względu na to, że nie jest możliwe objęcie przewozami międzywojewódzkimi całej sieci kolejowej, niektóre odcinki tej sieci należy włączyć do przewozów międzywojewódzkich pośrednio poprzez ich skomunikowanie z pociągami uruchamianymi przez władze na szczeblu województw. Ze względu na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, organizatorzy szczebla samorządowego powinni skomunikować swoją ofertę z pociągami zamawianymi przez Ministra. Zintegrowana w taki sposób propozycja przewozowa w przyszłości umożliwi pełniejsze wykorzystanie przez pasażerów rozwiązania w postaci zakupu jednego biletu na całą trasę przejazdu, bez względu na liczbę operatorów, którzy wykonają przewóz. Wykaz punktów skomunikowań wraz z ich kierunkami w danym punkcie przedstawiono w tabeli 7.

Wykaz punktów skomunikowań oparto na scenariuszu pożądanym przy określeniu sieci regionalnych połączeń uzupełniających uruchamianych przez władze szczebla wojewódzkiego. W przypadku jeżeli dany odcinek, który przewidziano do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie w scenariuszu pożądanym, a nie przewidziano go w scenariuszu podstawowym, nie będzie obsługiwany przez połączenia międzywojewódzkie, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni dążyć do włączenia w planowaną przez siebie sieć regionalnych połączeń uzupełniających z przyjęciem skomunikowań w najbliższych węzłach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie.

Ponadto określono pozostałe skomunikowania z pociągami regionalnymi, dla kierunków, na których funkcjonują połączenia międzywojewódzkie.

Warunki jakie muszą spełniać skomunikowania są następujące:

- czas na przesiadkę powinien wynosić do 15 minut, nie może być jednak krótszy niż 5 minut. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wydłużenie tego czasu w rozkładzie jazdy do 30 minut. W przeciwnym przypadku połączenie uznaje się za nieskomunikowane,
- skomunikowanie powinno być zaznaczone w rozkładzie jazdy i być gwarantowane do określonego czasu spóźnienia, o czym informacja powinna być zamieszczona w rozkładzie jazdy,
- organizator połączeń wojewódzkich oraz operator obsługujący te połączenia powinien współpracować z organizatorem przewozów międzywojewódzkich oraz przewoźnikiem obsługującym te połączenia w celu koordynacji rozkładów jazdy oraz wprowadzenia wspólnych ofert taryfowych i ustalania zasad ich finansowania,

- w przypadku korzystania ze skomunikowania określonego w ramach Planu i jednoczesnego braku wspólnej oferty taryfowej, pasażer powinien mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty.

Tabela 7

**Skomunikowania wewnątrzgałęziowe dla transportu kolejowego dla sieci
codziennych połączeń międzywojewódzkich**

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
1	Białogard	Kołobrzeg, Słupsk	P, R
2	Bielsko-Biała	Cieszyn, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Wadowice, Zawadoń	P, R
3	Brodnica	Sierpc	R
4	Brzeg	Nysa	P, R
5	Bydgoszcz	Chojnice, Inowrocław, Kcynia , Piła, Tczew	P, R
6	Chabówka	Nowy Sącz	R
7	Chojnice	Kościerzyna, Nakło nad Notecią	R
8	Czechowice Dziedzice	Oświęcim	P, R
9	Częstochowa	Lubliniec, Radomsko, Włoszczowa, Zawiercie	P, R
10	Dębica	Mielec	P, R
11	Dęblin	Lublin, Łuków, Radom	P, R
12	Działdowo	Olsztyn, Iława, Malbork, Brodnica	P, R
13	Elbląg	Braniewo, Frombork	P, R
14	Ełk	Białystok, Olsztyn przez Giżycko, Pisz, Mikołajki	P, R
15	Gdańsk Główny	Bytów, Kościerzyna	P, R
16	Gdynia Główna	Hel, Kościerzyna, Słupsk	P, R
17	Głogów	Leszno, Żagań, Żary	P, R
18	Gniezno	Jarocin, Nakło nad Notecią, Września	P, R
19	Gorzów Wielkopolski	Zbąszynek	P, R
20	Grudziądz	Toruń, Malbork	R
21	Iława	Działdowo, Malbork, Olsztyn, Toruń	P, R
22	Inowrocław	Bydgoszcz, Toruń, Zduńska Wola	P, R
23	Jabłonowo Pomorskie	Grudziądz, Brodnica	P, R
24	Jarocin	Krotoszyn, Leszno	P, R
25	Jarosław	Horyniec Zdrój	P, R
26	Jaworzyna Śląska	Świdnica, Legnica	P, R
27	Jelenia Góra	Lubań Śl., Szklarska Poręba, Zgorzelec, Lwówek Śląski	P, R
28	Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona	Bielsko-Biała, Wadowice	P, R
25	Katowice	Rybnik, Tychy, Bielsko-Biała, Olkus , Trzebinia, Tarnowskie Góry	P, R
26	Kamieniec Ząbkowicki	Dzierżoniów Śląski, Nysa	P, R
27	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz, Nysa	P, R
28	Kępno	Oleśnica	R
29	Kielce	Busko Zdrój, Włoszczowa, Tarnobrzeg	P, R
30	Kluczbork	Oleśnica, Opole	P, R
31	Kłodzko	Wałbrzych	P, R
32	Koluszki	Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Łódź	P, R
33	Kołobrzeg	Koszalin	P, R

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
34	Kostrzyn	Gorzów Wielkopolski	P, R
35	Koszalin	Białogard, Kołobrzeg, Mieleno	P, R
36	Kraków Główny	Tarnów, Trzebinia, Zakopane,	P, R
37	Krotoszyn	Jarocin, Wolsztyn	P, R
38	Krzyż	Gorzów Wielkopolski, Piła	P, R
39	Kutno	Kłodawa, Łowicz, Łódź, Płock	P, R
40	Laskowice Pomorskie	Grudziądz, Chojnice, Czersk	P, R
41	Legnica	Głogów, Jaworzyna Śląska, Żary	P, R
42	Leszno	Głogów, Jarocin , Krotoszyn, Wolsztyn	P, R
43	Lębork	Łeba	P, R
44	Lublin	Chełm, Zamość , Stalowa Wola, Lubartów	P, R
45	Lubliniec	Kluczbork, Tarnowskie Góry	P, R
46	Łowicz Główny	Łódź , Skierniewice	P, R
47	Łódź Kaliska	Kutno, Łowicz , Sieradz	P, R
48	Łuków	Dęblin	P, R
49	Malbork	Elbląg, Grudziądz	P, R
50	Małkinia	Tłuszcz	P, R
51	Międzyrzecz	Międzychód , Szamotuły, Rzepin	R
52	Nakło nad Notecią	Chojnice , Gniezno	P, R
53	Nasielsk	Sierpc	P, R
54	Nowy Sącz	Chabówka	R
55	Nysa	Brzeg , Głucholazy, Kędzierzyn-Koźle, Opole	R
56	Oleśnica	Kępno , Kluczbork	P, R
57	Olsztyn Główny	Braniewo , Giżycko, Mikołajki , Szczytno	P, R
59	Opole Główne	Kluczbork , Lubliniec, Nysa	P, R
60	Ostrów Wielkopolski	Leszno, Poznań, Kluczbork	P, R
61	Pilawa	Dęblin	P, R
62	Piła Główna	Chojnice, Kalisz Pomorski, Krzyż, Nakło nad Notecią, Stargard	P, R
63	Płock	Sierpc	R
64	Poznań Główny	Piła, Konin, Jarocin, Leszno, Gniezno, Wągrowiec, Wolsztyn, Międzychód	P, R
65	Prabuty	Kwidzyn	P, R
66	Pszczyna	Rybnik, Żory	P, R
67	Racibórz	Raławice Śląskie	R
68	Radom	Dęblin, Łódź, Skarżysko-Kamienna, Tomaszów Mazowiecki	P, R
69	Rejowiec	Zamość	P, R
70	Rogoźno Wielkopolskie	Kcynia	P, R
71	Rybnik	Pszczyna, Wodzisław Śląski , Żory	P, R
72	Rzeszów Główny	Przemyśl, Tarnów, Jasło, Stalowa Wola,	P, R
73	Sędziszów	Katowice przez Olkusz	P, R
74	Siedlce	Czeremcha	P, R
75	Skarżysko-Kamienna	Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Tomaszów Mazowiecki	P, R
76	Skierniewice	Łowicz Główny	P, R
77	Słupsk	Szczecinek , Ustka	P, R
78	Stalowa Wola Rozwadows	Lublin, Tarnobrzeg, Skarżysko-Kamienna	P, R

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
79	Stargard	Kalisz Pomorski, Piła, Szczecinek	P, R
80	Szamotuły	Gorzów Wielkopolski, Międzychód, Międzyrzecz	P, R
81	Szczecin	Świnoujście, Kołobrzeg przez Goleniów, Gryfino	P, R
82	Szczecinek	Chojnice, Runowo Pomorskie, Słupsk , Złocieniec	P, R
83	Tarnobrzeg	Kielce , Mielec	P, R
84	Tarnów	Krynica-Zdrój	P, R
85	Tczew	Chojnice, Elbląg	P, R
86	Tłuszcz	Ostrołęka	P, R
87	Tomaszów Mazowiecki	Opoczno, Skarżysko Kamienna	P, R
88	Toruń Główny	Grudziądz , Inowrocław, Sierpc , Włocławek	P, R
89	Trzebinia	Oświęcim	P, R
90	Wałbrzych	Kłodzko Główny	P, R
91	Warszawa Wschodnia	Siedlce, Dęblin, Wołomin	P, R
92	Warszawa Zachodnia	Łowicz, Skierniewice, Radom	P, R
93	Węglińiec	Lubań Śląski, Zielona Góra, Żary	P, R
94	Wrocław Główny	Głogów, Jelenia Góra, Kluczbork, Kłodzko, Świdnica , Zgorzelec	P, R
95	Września	Gniezno, Jarocin	P, R
96	Zagórz	Krościenko, Łupków	P, R
97	Zamość	Bełżec , Hrubieszów	P, R
98	Zbąszynek	Gorzów Wielkopolski, Rzepin, Wolsztyn , Zielona Góra	P, R
97	Zebrzydowice	Cieszyn	P, R
98	Zielona Góra	Głogów, Węglińiec, Żary	P, R
99	Żary	Głogów, Legnica	R
100	Żywiec	Sucha Beskidzka, Zwardoń	P, R

Legenda:

P – scenariusz podstawowy

R – scenariusz pożądany

Pogrubioną czcionką określono kierunki skomunikowań określających sieć regionalnych połączeń uzupełniających ofertę połączeń międzywojewódzkich.

Pozostałe kierunki skomunikowań to te, w których funkcjonuje równolegle oferta połączeń międzywojewódzkich oraz może funkcjonować oferta połączeń regionalnych. Wszystkie powyższe kierunki skomunikowań są istotne z punktu widzenia powiązania oferty objętej Planem, z planami transportowymi na szczeblu wojewódzkim.

Określenie sieci skomunikowań umożliwia organizatorom transportu na niższych szczeblach powiązanie lokalnych planów transportowych z Planem krajowym. Oferta organizatorów szczebla samorządowego w transporcie kolejowym musi zostać dostosowana do zakresu obsługi świadczonej przez Ministra, co wynika z hierarchicznego układu planowania przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

Skomunikowania z innymi środkami transportu. Skomunikowania międzygałęziowe są możliwe do realizacji w punktach postojów handlowych międzywojewódzkich (tabela 1). Określenie obligatoryjnych punktów postojów handlowych umożliwia powiązanie niniejszego Planu z planami przygotowywanymi na niższych szczeblach. Dodatkowe punkty wymieniono charakteryzując planowaną sieć połączeń międzywojewódzkich dla poszczególnych scenariuszy.

Dodatkowe punkty postojów handlowych przewidziane dla zapewnienia skomunikowań z innymi środkami transportu dla poszczególnych scenariuszy (dodatkowe względem stanu na dzień 30 września 2015 r.), przedstawiono na rysunku 34.

Rysunek 34

Dodatkowe punkty postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich przewidziane do możliwych skomunikowań międzygałęziowych według scenariuszy (względem stanu na 30 września 2015 r.)



Źródło: opracowanie własne

Spośród punktów postojów handlowych wskazano te, które mają pełnić dodatkowo funkcję węzłów multimodalnych (a nie były wskazane jako takie węzły na dzień 30 września 2015 roku – patrz: Rysunek 7).

Dla scenariusza podstawowego są to: Bolesławiec, Gorlice, Kłodzko, Kostrzyn, Legnica, Leżajsk, Łódź (Fabryczna), Lubin Górniczy, Mielec, Ostrowiec Świętokrzyski, Ozorków, Przeworsk, Sandomierz, Środa Śląska, Starachowice, Strzelce Krajeńskie Wsch., Świebodzin, Wołomin, Zgorzelec, Żywiec.

Dodatkowo w scenariuszu pożądanym wskazuje się następujące punkty: Bielsk Podlaski, Brodnica, Chojnice, Cieszyn, Dzierżonów Śląski, Grudziądz, Gryfice, Krotoszyn, Łomża, Luban Śląski, Lubartów, Nysa, Olecko, Ostrołęka, Płock, Starogard Gdański, Świdnica, Wałcz, Wieluń, Wyszków, Ząbkowice Śląskie, Żary.

4. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Zgodnie z obecnie obowiązującym stanem prawnym finansowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 50–58 Ustawy PTZ) realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że opłaty te pobiera operator lub pobiera je organizator przewozów, lub
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - – utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów,
 - – utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - – poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora, w sytuacji, gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna – pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług, wysokość rekompensaty jest obliczana zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do Rozporządzenia nr 1370/2007, lub
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4.1. Finansowanie przewozów

Zgodnie z przepisami art. 55 ust. 1 Ustawy PTZ, operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich otrzymuje rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 lit. c, tzn. rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług, w postaci dotacji z budżetu Państwa. Natomiast operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w przewozach międzynarodowych może otrzymać rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu Państwa, a zatem nie jest to zadanie obligatoryjne.

Art. 52 ust. 2 Ustawy PTZ stanowi, że w ramach udzielanej rekompensaty operatorowi przysługuje także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia nr 1370/2007.

Zgodnie z przepisami art. 19 ust. 1 Ustawy PTZ zamówienia na świadczenie usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowych mogą być udzielane w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych albo
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo
- 3) art. 22 ust. 1 ustawy (bezpośredniego zawarcia umowy).

Aktualnie organizator przewozów objętych Planem – Minister związany jest umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi, a mianowicie:

- *Umową ramową o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzywojewódzkie zawartą w dniu 21 lutego 2011 r., zwaną dalej „Umową ramową”* – na okres do 25 lutego 2021 roku z możliwością przedłużenia o 5 lat. Na podstawie tej umowy zawierane są umowy roczne na uzgodniony rjp. Umowa została zawarta 25 lutego 2011 r. na podstawie art. 40a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- *Umową roczną o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzynarodowe (dalekobieżne)* – zawieraną każdorazowo na okres 1 roku na podstawie art. 22 ust. 1 Ustawy PTZ.

Zamówienia będą udzielane na dotychczasowych zasadach, tj. poprzez bezpośrednie powierzenie zadania świadczenia usług;

Spełniają one wymagania wynikające z przepisów rozporządzenia nr 1370/2007. Wszystkie umowy o świadczenie usług publicznych zawierane przez Ministra uwzględniają postanowienia umożliwiające wypłatę rozsądnego zysku.

Rekompensata wypłacana przewoźnikowi kolejowemu na podstawie zawartych umów, stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi kosztami wykonywania przewozów objętych umowami i faktycznie uzyskanymi przychodami z wykonywania tych przewozów i jest powiększana o rozsądny zysk, przy czym do kosztów wykonywania przewozów zalicza się koszty: dostępu do linii kolejowych, obsługi trakcyjnej, energii trakcyjnej, taboru kolejowego, utrzymania stacji zwrotnych, obsługi konduktorskiej, sprzedaży, ogólnozakładowe, zarządu, finansowe. Natomiast przychodami z realizacji zadania są przychody: ze sprzedaży biletów oraz pozostałych opłat, dotacja przedmiotowa ze środków budżetu Państwa, ze sprzedaży biletów z ulgami handlowymi, opłaty za wagony sypialne, ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów podmiotom zewnętrznym, za wagony barowe, utracone przychody z tytułu ulg przejazdowych dla pracowników kolejowych, emerytów i rencistów kolejowych oraz finansowe.

W celu poprawy efektywności przewozów wykonywanych w ramach Umowy ramowej, w 2013 roku został wprowadzony mechanizm motywacyjny polegający na zmianie zasad wypłaty rozsądnego zysku. W aneksie nr 4 ustalono, iż wysokość stopy rozsądnego zysku w latach 2014-2015 będzie wynosić 3% w danym roku budżetowym i 2% rocznie w okresie 2016-2021. W sytuacji wypracowania przez spółkę PKP Intercity oszczędności skutkujących zmniejszeniem deficytu świadczonych usług tzw. część motywacyjna rozsądnego zysku na poziomie 2% będzie wypłacana operatorowi jako premia z tytułu poprawy efektywności wykonywanej działalności przewozowej, jednakże nie przekroczy ona wysokości limitu rekompensaty. Warunkiem wypłaty tzw. dodatkowej części motywacyjnej rozsądnego zysku na poziomie 2% będzie potwierdzenie przez spółkę wzrostu ogólnej liczby pasażerów przewiezionych pociągami PKP Intercity o 2,5% w stosunku do roku poprzedniego.

Wysokość dotacji budżetowej przeznaczonej na dofinansowanie przewozów (łącznie dla pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych) określa corocznie ustawa budżetowa, a podziału tych środków na wydatki wynikające z poszczególnych umów, ostatecznie dokonuje Minister, na podstawie oszacowanego przez przewoźników kolejowych deficytu ofert objętych w danym roku dofinansowaniem w ramach poszczególnych umów. Zatem Minister dzieli środki finansowe przyznane mu w ramach rocznych limitów budżetowych przez Ministra Finansów.

W latach 2012 – 2015 z budżetu Państwa na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przeznaczono łącznie środki zestawione w tabeli 8. Dotacja na wykonywanie usług przewozowych w tym okresie wyniosła łącznie 1 745 781,003 tys. zł., wobec czego była większa o 382 812,043 tys. zł. niż pierwotnie planowano. Kwota dotacji z tytułu honorowania przez przewoźników ulg ustawowych wyniosła 1 734 180,111 tys. zł, przy czym o 98 118,111 tys. zł. przekroczyła wartości zakładane na ten cel.

Tabela 8

**Dofinansowanie przewozów kolejowych – wydatki budżetu Państwa
w latach 2012–2015 [tys. zł]**

Zadanie	Lata			
	2012	2013	2014	2015
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe, w tym:	801 753,113	846 318,801	886 018,096	945 871,104
dotacja dla przewoźników kolejowych na pokrycie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych	430 799,820	437 107,556	418 285,584	447 987,151
dotacja na dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych	370 953,293	409 211,245	467 732,512	497 883,953

Przewiduje się, że w kolejnych latach podstawowym źródłem finansowania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych będą wpływy ze sprzedaży biletów i inne opłaty dodatkowe pobierane przez operatora za świadczone usługi oraz rekompensaty wypłacane operatorowi przez organizatora tych przewozów.

Podstawą do planowania wielkości subsydiowania przewozów międzywojewódzkich z budżetu Państwa są postanowienia uchwały Rady Ministrów nr 149/2013 z dnia 28 sierpnia 2013 r. zmieniającej uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010). Uchwała ta przewiduje, że Rada Ministrów przeznaczy na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania umowy w latach 2011–2021³⁴⁾ z budżetu Państwa, kwotę brutto 4 516 173,0 tys. zł (słownie: cztery miliardy pięćset szesnaście milionów sto siedemdziesiąt trzy tysiące złotych), a wysokość planowanej rekompensaty na dany rok budżetowy zostanie określona w umowie rocznej na podstawie projektu ustawy budżetowej. Zgodnie z powołaną uchwałą, środki te zostaną przekazane w oparciu o Umowę ramową.

Jednym z najważniejszych załączników do Umowy ramowej jest *Plan finansowy na lata 2011–2020*, w którym określono wysokość dofinansowania w podziale na poszczególne lata w okresie obowiązywania umowy, czyli w okresie dziesięcioletnim. Planowane wydatki na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich w latach 2016 – 2023 mają być zgodne z tabelą 9.

Tabela 9

**Wydatki z budżetu Państwa (plan) na dofinansowanie przewozów
międzywojewódzkich [tys. zł]**

Lata								
2016 ¹⁾	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
510 956,00	545 593,00	562 698,00	575 092,00	599 043,00	552 617,17	509 789,34	470 280,66	4 326 069,17

¹⁾ – dane wynikające z planów budżetu Państwa na trzy kolejne lata

Zapewnienie środków budżetowych na dofinansowanie przewozów międzynarodowych ma odmienny charakter. Zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy PTZ (art. 55 ust. 2), dofinansowywanie przewozów międzynarodowych z budżetu Państwa nie jest obligatoryjne. W związku z tym Minister, jako organizator przewozów międzynarodowych, w pierwszej kolejności zobowiązany jest do zapewnienia w ramach limitu określanego corocznie w ustawie budżetowej łącznie na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, środków na obligatoryjne dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich. Skutkiem tego występuje wysokie ryzyko ograniczeń możliwej do objęcia umową o świadczenie usług publicznych oferty w zakresie przewozów międzynarodowych. Oznacza to, że planowanie wydatków na realizację tego zadania nie ma takiego samego poziomu dokładności, jaki jest możliwy w odniesieniu do przewozów międzywojewódzkich.

W tabeli 10, zaplanowano wydatki dla kolejnych lat okresu 2016-2023, przy czym wskazuje się na konieczność dążenia do uzyskania przedstawionego w tabeli poziomu finansowania. Ewentualne zwiększenie wydatków na dofinansowanie przewozów międzynarodowych, warunkowane jest przyznaniem limitem w ustawie budżetowej dla Ministra.

Tabela 10

**Wydatki z budżetu Państwa (plan) na dofinansowanie przewozów
międzynarodowych [tys. zł]**

Lata								
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
27 000	11 000	20 869	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	208 869

³⁴⁾ Okres obowiązywania umowy trwa od 25 lutego 2011 r. do 25 lutego 2021 r.

W Planie przyjęto, że przedstawione powyżej założenia powinny umożliwić sfinansowanie co najmniej wariantu podstawowego, przy zastrzeżeniu, że zrealizowane zostaną inwestycje infrastrukturalne ujęte w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku* oraz taborowe określone w podpunkcie 4.2., co umożliwi poprawę poszczególnych elementów oferty Ministra, zachęcając tym samym pasażerów do korzystania z niej w coraz większym stopniu.

4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru

Zakupów i modernizacji taboru przewoźnicy dokonują przede wszystkim z własnych środków. Mogą natomiast otrzymać wsparcie finansowe na zakupy lub modernizację taboru kolejowego z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2014-2020, zwanego dalej „POLiŚ”. Wsparcie unijne może być przekazywane w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, bądź pomocy o innym przeznaczeniu (np. pomocy regionalnej). Ponadto, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może również polegać na udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej (stanowi wówczas element rekompensaty przekazywanej przewoźnikowi).

Jednym z beneficjentów środków finansowych w ramach POLiŚ jest spółka PKP Intercity S.A. Postanowienia *Uchwały nr 149/2013 Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2013 roku zmieniającej uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich* stwierdzają, że środki finansowe z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, przyznane na projekty dotyczące zakupu i modernizacji kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych wykonywanych na podstawie Umowy ramowej, stanowią kwotę 930 803,0 tys. zł (słownie: dziewięćset trzydzieści milionów osiemset trzy tysiące zł).

W zakresie taboru przeznaczanego do realizacji przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych PKP Intercity S.A. zrealizowała następujące projekty z listy podstawowej:

- *Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Wrocław – Gdynia; POLiŚ 7.1–61.*

Przedmiotem projektu jest zakup 25 sztuk wagonów klasycznych w celu realizacji połączeń pasażerskich na linii kolejowej Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Gdynia,

- *Zakup taboru dla PKP Intercity S.A. do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich – zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych; POLiŚ 7.1–62.*

Nowy tabor (pociągi FLIRT) przeznaczony do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich na terenie Polski,

- *Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl – Szczecin – etap II; POLiŚ 7.1–63*

Projekt obejmuje modernizację 150 wagonów pasażerskich do realizowania połączeń pasażerskich w relacji Przemyśl – Szczecin. W ramach projektu zakupione zostały także pojazdy dwudrogowe oraz pojazdy do obsługi zamkniętego obiegu sanitarnego,

- *Zakup 10 nowych lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego; POLiŚ 7.1–64*

Przedmiotem projektu jest zakup 10 nowych lokomotyw liniowych do obsługi pociągów pasażerskich w relacjach obejmujących odcinki linii niezelektryfikowanych,

- *Modernizacja 20 lokomotyw spalinowych SM42; POLiŚ 7.1-96*

Projekt dotyczy modernizacji 20 lokomotyw spalinowych przeznaczonych do obsługi prac manewrowych przy pociągach pasażerskich w głównych węzłach kolejowych,

- *Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla PKP Intercity S.A. Etap II; POLiŚ 7.1-105*

Przedmiotem projektu jest zakup 20 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych (pociągi PesaDART).

Powyższe projekty mają na celu usprawnienie połączeń międzymiastowych Polski, przyczyniając się do spójności poszczególnych regionów kraju oraz do zwiększenia komfortu podróżujących, skrócenia czasu podróży i poprawy dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego. Celem głównym projektów jest zapewnienie ogólnodostępnego transportu kolejowego dla relacji objętych projektem.

Na lata 2014-2020 POIiŚ³⁵⁾ przewiduje w ramach V osi priorytetowej: Rozwój transportu kolejowego w Polsce, możliwość uzyskania dofinansowania inwestycji związanej z unowocześnieniem (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego przeznaczonego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe). Wybór do dofinansowania projektów taboru szynowego będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury, po której będzie się poruszał, w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Preferowane będzie dofinansowanie taboru wykorzystywanego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wysokość alokacji środków UE przeznaczonych w POIiŚ 2014-2020 na dofinansowanie projektów taborowych operatora przewozów międzywojewódzkich kształtuje się następująco:

- 200 000 000 Euro na projekty dotyczące sieci TEN-T;
- 243 392 520 Euro na projekty zlokalizowane poza siecią TEN-T oraz projekty dotyczące taboru dla kolei aglomeracyjnych.

Po określeniu projektów taborowych PKP Intercity SA na lata 2014-2010 inwestycje taborowe, które dotyczą realizacji przewozów w ramach służby publicznej, zostaną wskazane w Umowie ramowej.

Utrzymanie w perspektywie do roku 2030 możliwości finansowania ze środków publicznych modernizacji i wymiany taboru pasażerskiego przeznaczonego do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozostaje jednym z głównych zamierzeń narodowej polityki kolejowej określonej w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

4.3. Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów

W polskim systemie prawnym określonym grupom społeczeństwa i pewnym grupom zawodowym przyznano uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami transportu publicznego, w tym też transportu kolejowego. Uprawnienia te są gwarantowane przepisami ustawowymi, tj. przepisami *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138, z 2013 r. poz. 1421 i 1650, z 2014 r. poz. 1863 oraz z 2016 r. poz. 1948). W transporcie kolejowym uprawnienia do ulgowych przejazdów przysługują w klasie 2 wyłącznie w określonych kategoriach pociągów i na podstawie określonych rodzajów biletów. Ustawa określa wysokość ulgi, która jest liczona w procentach od ceny biletu normalnego stosowanego przez przewoźnika kolejowego.

Usługi przewozowe w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, wykonywane są z uwzględnieniem obowiązujących ulg ustawowych. Obejmują m.in. przejazdy dzieci i młodzieży, emerytów i inwalidów, funkcjonariuszy służb mundurowych, dzieci i młodzieży niepełnosprawnej. Obowiązują wyłącznie w klasie 2, a tylko dla nielicznej grupy osób w klasie 1 i 2, jednak w wyraźnie określonych kategoriach pociągów. Ich stosowanie wynika z:

- *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*,
- *ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin* (Dz. U. z 2016 r. poz. 871),
- *ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych okresu powojennego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1255),
- *ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych* (Dz. U. z 2006 r. poz. 1824, z 2010 r. poz. 1465 oraz z 2011 r. poz. 696),

³⁵⁾ Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Ministerstwo Rozwoju, wersja 1.2 z dnia 21 grudnia 2015 r.

- ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2015 r. poz. 2156 oraz z 2016 poz. 35, 64, 195, 668 i 1010),
- ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1842 i 1933),
- ustawy z dnia 7 września 2007 r. - o Karcie Polaka (Dz. U. z 2014 r. poz. 1187, z 2015 r. poz. 1274 oraz z 2016 r. poz. 753),
- ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2016 r. poz. 785 i 1579).

Przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do honorowania powyższych uprawnień, a utracone z tego tytułu przychody są im refundowane z budżetu Państwa w formie dotacji. Wysokość dotacji określa corocznie ustawa budżetowa. Stawkę dotacji oraz szczegółowe zasady otrzymania dofinansowania określa zaś stosowne rozporządzenie Ministra Finansów³⁶⁾. Środki, które otrzymują przewoźnicy stanowią pomoc publiczną w formie rekompensaty z tytułu nałożenia na nich zobowiązania do świadczenia usług publicznych. Pomoc taka jest zgodna z przepisami rozporządzenia nr 1370/2007. W tabeli 8 przedstawiono wysokość dotacji przyznanej w latach 2012 – 2015. W ustawie budżetowej na rok 2016 zaplanowano kwotę 444 443 tys. zł.

Powyższe zasady wypłacania rekompensaty podmiotom prowadzącym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób, w tym przewoźnikom kolejowym, w związku ze stosowaniem ulgowych przejazdów kolejją, będą obowiązywały do 31 grudnia 2017 roku. Z dniem 1 stycznia 2018 roku uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, wynikające z ustawy o ulgach oraz innych ustaw, będą przysługiwały w środkach transportu wykorzystywanych w transporcie kolejowym lub drogowym w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (art. 68 ustawy o ptz), tj. wykonywanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Tym samym zarówno w przewozach międzywojewódzkich, jak i międzynarodowych (których organizatorem jest Minister) będą honorowane ulgi ustawowe, a operatorom przewozów będzie przysługiwała rekompensata w związku utratą przychodów z tytułu honorowania ulg przejazdowych. Przewoźnicy realizujący przewozy kolejowe, które nie będą ujęte w umowie, czyli przewozy komercyjne, będą mogli stosować ulgi³⁷⁾, ale nie otrzymają z tego tytułu rekompensaty.

Zakładając, że zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od 2018 r. do końca roku 2023 – kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych zgodnie z tabelą 11.

Tabela 11

Wydatki z budżetu państwa (plan) na sfinansowanie operatorom utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym [tys. zł]

2017*	2018*	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
448 000	479 406	453 759	464 649	475 801	487 220	498 913	3 327 461

* - dane wynikające z planów budżetu państwa na trzy kolejne lata

5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWÓZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Przewozy międzywojewódzkie są realizowane przez spółkę PKP Intercity S.A. na podstawie Umowy ramowej, do której zawarcia ówczesny Minister Infrastruktury otrzymał upoważnienie w uchwale Rady Ministrów nr

³⁶⁾ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (Dz. U. z 2015 r. poz. 2177).

³⁷⁾ Z zastrzeżeniem, że wielkość ulg i zniżek taryfowych nie może wynosić 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37%, 33%, stanowić ich wielokrotności oraz być przez nie podzielna (art. 1b ust. 2 Ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego).

214/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. Umowa może być przedłużona o 5 lat. Decyzja o jej ewentualnym przedłużeniu zostanie podjęta na podstawie analizy kolejowego rynku pasażerskiego w Polsce i jego konkurencyjności względem innych gałęzi transportu.

Operator, z którym podpisano umowę o świadczeniu usług publicznych jest zobowiązany do podejmowania działań zmierzających do maksymalizacji liczby pasażerów, zakładając stały poziom dotacji. Stąd też budowa kolejnych rjp powinna uwzględniać:

- hipotetyczny potencjał potoków podróжных (logiczne powiązania w ramach sieci charakteryzujące się systematyczną poprawą jakości),
- przystępność ceny,
- zapewnienie kursowania pociągów w różnych porach dnia (przy odpowiednim potoku – taktowy rjp),
- podnoszenie jakości oferty przewozowej (nowy lub zmodernizowany tabor przewozowy i zmodernizowana infrastruktura liniowa i punktowa) – zwiększanie dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach w poruszaniu się oraz osób niepełnosprawnych, w tym przemieszczających się na wózkach inwalidzkich, z dysfunkcją narządu wzroku lub słuchu, możliwości przewozu rowerów oraz uzupełnianie oferty o inne usługi dodatkowe (np. włączanie wagonów restauracyjnych/barowych),
- rozbudowywanie sieci połączeń, w których częstotliwość powinna być pochodną popytu,
- skomunikowania własne, z innymi operatorami i przewoźnikami kolejowymi oraz skomunikowania z innymi rodzajami transportu.

Zakres wykonywania i skala zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzynarodowe, których organizatorem pozostaje Minister, znacząco odbiega od wielkości popytu na przewozy międzywojewódzkie. Pomimo tego powinny one być zagospodarowane przez kolej i rozwijane w miarę wzrostu popytu na tę formę usług. Zakres oferty w tym obszarze pozostaje uwarunkowany dostępnością środków publicznych na jej realizację, z zastrzeżeniem fakultatywności finansowania przewozów międzynarodowych.

Hierarchiczny układ systemu planowania i organizowania publicznego transportu zbiorowego powoduje, że pozostali organizatorzy przewozów publicznych powinni bezpośrednio w swoich planach uwzględniać dokument opracowany przez Ministra. Należy założyć, że utrzymana zostanie również tendencja zapewniająca liczebną dominację na całej sieci kolejowej, pociągów uruchamianych w ramach świadczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej nad pociągami komercyjnymi.

Niniejszy dokument posiada priorytetowy charakter, także dla organizatorów ofert przewozowych szczebla samorządowego. Dlatego też, plany transportowe niższego szczebla przede wszystkim powinny zapewnić komplementarność usług transportowych z ofertą przewidzianą przez Ministra, mając na uwadze:

- efektywność gospodarowania środkami publicznymi,
- rentowność przewozów objętych umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartymi również przez innego organizatora,
- maksymalizację dostępności oferty publicznego transportu zbiorowego dla pasażera.

Mając na względzie przepisy ustawy z dnia 28 marca 2000 r. o transporcie Kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, 1823, 1920 i 1923), zwanej dalej „Ustawą TK”, pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe powinny być traktowane priorytetowo, z zastrzeżeniem zapewnienia szczególnie w szczytach przewozowych dowozów do i odwozów z pracy i szkoły przez pociągi organizatorów szczebla samorządowego i Ministra. W odniesieniu do zarządcy infrastruktury dotyczy to priorytetyzacji przydzielania tras pociągów. Zarządca infrastruktury zapewni, aby z pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi były skomunikowane pociągi regionalne, z uwzględnieniem potrzeb związanych z dowozami/odwozami pasażerów do/z pracy.

W najbliższej perspektywie są przewidywane dalsze prace związane z modernizacją i rewitalizacją linii kolejowych. W takich przypadkach istotne jest podejmowanie przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, działań minimalizujących stopień pogorszenia oferty przewozowej. W przypadku zamknięć linii powinna być zapewniona drogowa komunikacja zastępcza wraz z możliwością przejazdu na podstawie ważnego biletu kolejowego. W przypadku pociągów dostępnych dla podróжных niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, powinna być zapewniona

możliwość kontynuacji podróży wraz z niezbędną pomocą pracowników kolei podczas przesiadki. Pomoc taka powinna być zapewniona również osobom niepełnosprawnym z dysfunkcją narządu wzroku i słuchu, mogących mieć trudności w usłyszeniu komunikatów (osoby głuche) lub dotarcia np. do komunikacji zastępczej (osoby niewidome). W przypadku utrzymania ruchu kolejowego w ograniczonym zakresie na określonym odcinku trasy przejazdu, operator przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych powinien zapewnić honorowanie biletów w pociągach innych kategorii uwzględniając odmienną organizację ruchu kolejowego.

Efekty modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych umożliwiają kursowanie pociągów ze znacznie większymi prędkościami. Aby ten czynnik mógł być uwzględniany w ofercie przewozowej, operator powinien dysponować taborem o odpowiedniej charakterystyce techniczno-eksploatacyjnej. Dlatego też powinien on charakteryzować się możliwością kursowania z prędkością 160 km/h. Taki stan powinien być zapewniony do 2025 roku. Wymusza to systematyczne unowocześnianie taboru, nadążające za tempem poprawy parametrów linii kolejowych. Skracanie czasu przejazdu i podnoszenie komfortu podróżowania pozwoli zapewnić konkurencyjność przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych z ofertami dedykowanymi przez inne gałęzie transportu. Dodatkowo, systematyczna poprawa stanu technicznego linii kolejowych umożliwi uruchamianie nowych relacji przewozowych, także z włączeniem nowych odcinków linii niezelektryfikowanych. Będzie to możliwe dzięki planowanym zakupom przez spółkę PKP Intercity spalinowych pojazdów trakcyjnych, a także dalszej modernizacji i zakupom wagonów pasażerskich, wyposażonych m.in. w zamknięty układ toalet, co opisano w rozdziale 4.

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. UE Nr L 239/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.

Zgodnie z art. 30 ust. 1a ustawy TK od rjp 2016/17 zarządca infrastruktury, będzie planować trasy pociągów:

- służby publicznej na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych,
- komercyjnych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Prezes UTK może wydać decyzję odmowną o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego, wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych skutkując:

- wzrostem poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub
- zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

W przypadku nowych międzynarodowych połączeń pasażerskich rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. np. wskazuje, iż stosownie do treści art. 3 ust. 4 ww. rozporządzenia organ regulacyjny (Prezes UTK) dokonuje badania głównego celu lub badania równowagi ekonomicznej.

W następstwie oceny proponowanej nowej usługi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK” określa, czy głównym celem proponowanej nowej usługi jest:

- a) przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, lub
- b) przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w państwie członkowskim, w którym organ regulacyjny ma swoją siedzibę.

Jeżeli Prezes UTK stwierdzi że głównym celem usługi jest przewóz pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, przyznany zostaje dostęp do infrastruktury kolejowej na potrzeby proponowanych nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich. Jeżeli natomiast Prezes UTK stwierdzi że głównym celem usługi jest przewóz pomiędzy stacjami znajdującymi się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Prezes UTK przekwalifikowuje wniosek na wniosek o krajowy przewóz pasażerski i informuje o tym

wnioskodawcę. Wnioskodawca postępuje wówczas zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi w celu złożenia wniosku o dostęp do infrastruktury kolejowej.

Z kolei w ramach badania równowagi ekonomicznej Prezes UTK określa, czy proponowane nowe międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie zagrażałyby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. W następstwie badania równowagi ekonomicznej Prezes UTK podejmuje zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE decyzję, na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

Rozwój funkcjonowania przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich, a także regionalnych (przewozy finansowane z budżetu Państwa), obejmuje również dążenie do zbudowania informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych operatorów przewozów kolejowych, w tym biletu wspólnego, umożliwiającego pasażerowi zakup jednego biletu na cały przejazd koleją (wszystkie pociągi łączące punkt odjazdu z punktem przyjazdu), niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika. Istotą takiego rozwiązania jest zapewnienie pasażerom możliwości nabywania biletów na różne rodzaje pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej, także z przesiadką w jednym miejscu (kasie stacjonarnej i mobilnej, biletomacie) z możliwością honorowania ustawowych ulg.

6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWÓZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Pojęcie pożądaných standardów przewozowych można odnieść do następujących kategorii obszernie definiowanych zagadnień:

- warunki podróżowania, w tym szczególnie obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, obejmująca zwłaszcza osoby niepełnosprawne,
- dostępność informacji na temat oferty, w tym także informacja o skomunikowaniu połączeń różnych organizatorów,
- dostęp do kanałów dystrybucji biletów,
- dostępność informacji na temat zmian w rjp, w tym także o opóźnieniach,
- dostępność informacji dla osób niepełnosprawnych, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (umieszczenie tablicy informacyjnej na odpowiednim poziomie), a także z zaburzeniami narządu wzroku lub słuchu. Informacja przekazywana w internecie powinna spełniać wymogi dostępności zgodnie z Wytocznymi dla dostępności treści internetowych 2.0 (WCAG 2.0),
- sposób oznakowania taboru przewozowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- obsługa zapewniana przez personel przewoźnika,
- jakość skomunikowania z innymi rodzajami transportu, w tym dostępność nowoczesnych parkingów i punktów postojowych/zatrzymań samochodów osobowych, systemów informacji dworcowej, itp.

Przy określaniu pożądaných standardów usług przewozowych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych o charakterze użyteczności publicznej, uwzględnia się przede wszystkim obowiązujące regulacje prawne odnoszące się do warunków i zasad wykonywania przewozu osób.

Zasadnicze warunki wykonywania usług w przewozach pasażerskich określają stosowne akty prawne dotyczące także transportu kolejowego. Podstawowe standardy w tym zakresie formułuje „Prawo przewozowe”.

Zasady i standardy wykonywania usług przewozu osób zostały określone w Prawie przewozowym ogólnie, jako, że akt ten odnosi się do wszystkich gałęzi transportu. „Prawo przewozowe” nie jest jedyną regulacją wskazującą na obowiązkowe normy, konieczne do spełnienia w zakresie jakości świadczonych usług w kolejowych przewozach pasażerskich, w tym także uruchamianych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Przepisy Ustawy TK określają m.in. zasady korzystania, zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej, zasady wykonywania przewozów kolejowych, warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, zasady

i instrumenty regulacji transportu kolejowego oraz zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym. Ustawa TK definiuje obowiązki przewoźników i innych podmiotów w zakresie informowania pasażerów o rjp, a także precyzuje powinności omawianych podmiotów w tym zakresie w celu uniknięcia sytuacji wzajemnego zrzućania z siebie odpowiedzialności. Zakazuje też stosowania jakichkolwiek praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów kolei. Podtrzymuje przy tym, sformułowany w Prawie przewozowym, zakaz naruszania obowiązków w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rjp dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu. Na mocy Ustawy TK, zarządca infrastruktury kolejowej przed dokonaniem przydziału tras w rjp dla przewozu osób podejmuje działania koordynacyjne dotyczące połączeń oferowanych przez przewoźników. Działania te powinny wynikać z aktywnej roli zarządcy infrastruktury kolejowej w procesie koordynacji połączeń, z zamierzeniem, aby w miarę możliwości technicznych i miejscowych uwarunkowań, oferta pozostałych organizatorów i przewoźników została skoordynowana z ofertą Ministra zapewniając nieprzekraczalnie 30 minut średniosieciowego czasu oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego i międzynarodowego z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów. Należy przyjąć, że w sytuacji kolizji przy rozpatrywaniu wniosków o przydzielenie tras pociągów o równych priorytetach, pierwszeństwo uzyskuje przewoźnik kolejowy, którego pociąg w korzystniejszym stopniu wykorzystuje zdolność przepustową linii kolejowej – korzysta z niej na dłuższym odcinku, w sposób bardziej cykliczny, czy też świadczy usługę o większym znaczeniu społecznym, łącząc kilka regionów kraju.

Biorąc pod uwagę przyjętą priorytetyzację przydzielania tras pociągów, a także uwzględniając hierarchiczną strukturę organizacji publicznego transportu zbiorowego, organizatorzy szczebla samorządowego powinni dążyć przede wszystkim do uzupełnienia sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez Ministra (zarówno w zakresie kierunków połączeń, jak i przystanków komunikacyjnych). Z punktu widzenia efektywności wydatkowania środków publicznych, narzucanej *ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, niepożądane jest wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w sposób prowadzący do konkurencji między pociągami różnych organizatorów.

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oparte jest na zasadach wynikających bezpośrednio z Ustawy PTZ, określających ramowe standardy działalności. Duża część z nich stanowi nawiązanie do obowiązków określonych w Prawie przewozowym (wykonywanie przewozu osób odpowiednimi dla tej działalności środkami transportu, aktualizacja rjp). Ustawa PTZ nakazuje oznakowanie środków transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sposób widoczny dla pasażera, podawanie rjp do publicznej wiadomości na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rjp, a także upublicznianie cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu osób (zawierających warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, wskazujących podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług oraz terminy ich rozpatrywania). Udostępniane podróżnym cenniki opłat muszą zawierać także ceny biletów ulgowych wynikających z uprawnień ustawowych oraz uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Ustawa PTZ określa również, że wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać tylko na przystankach lub dworcach określonych w rjp. Ponadto, w kolejowych międzynarodowych przewozach pasażerskich podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co oznacza zapewnienie pasażerom dostępności do pociągów wykonujących przewozy międzynarodowe w ruchu krajowym. Wprowadzone zostało również ograniczenie użycia taboru polegające na tym, że środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Tabor ten może zatem zostać użyty wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Co więcej, Ustawa PTZ nakłada na organizatorów obowiązki statystyczne w zakresie gromadzenia (przekazywanych zarówno przez operatorów, jak i przewoźników) informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów, a także o liczbie i wysokości przyznanych im odszkodowań, które stanowią podstawę do oceny i kontroli jakości realizowanych usług.

Od 1 stycznia 2016 roku funkcjonowanie transportu zbiorowego regulują także przepisy ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz. U. poz. 1890), które określają zasady i tryb tworzenia oraz organizacji związku metropolitalnego, stanowiącego w przyszłości formę współpracy gmin i powiatów. W przypadku powstania związku metropolitalnego, ustawa wprowadza obowiązek wdrożenia

zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego, obowiązującego w jego granicach. Organizatorzy powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich zostają wówczas zobowiązani do uczestniczenia w systemie taryfowo – biletowym. Jednocześnie przepisy ustawy wprowadzają dodatkowy element organizacji publicznego transportu zbiorowego na szczeblu samorządowym.

Z aktów prawa unijnego nakreślających zasady funkcjonowania w zakresie usług publicznych w transporcie kolejowym kluczowe znaczenie ma cytowane już rozporządzenie nr 1370/2007. Do rozstrzygnięcia państwom członkowskim pozostawiono wyznaczenie roli władz Państwa w określeniu zakresu i jakości usług w transporcie publicznym. Przenosząc zasady określone w rozporządzeniu nr 1370/2007 na grunt polski, a także dokonując niezbędnych rozstrzygnięć, przyjęto model funkcjonowania i pożądanych standardów przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym określony w Ustawie PTZ. Dostęp do rynku przewozów pasażerskich oparto na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistniono poprzez wprowadzenie instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, dzięki którym możliwe jest przeciwdziałanie próbom zagrożenia realizacji zawartej umowy o świadczenie usług publicznych przy zachowaniu dostępu do rynku przewoźnikom, którzy nie wykonują usług o charakterze użyteczności publicznej. Prezes UTK został organem upoważnionym do analizy wpływu działalności przewozowej wykonywanej przez przewoźnika w ramach otwartego dostępu wywieranej na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność taka wpłynie niekorzystnie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie omawianej umowy. Model ochrony przewozów o charakterze użyteczności publicznej, został stworzony w Ustawie PTZ na bazie możliwości określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007.

Odrębnego potraktowania wymagają przepisy rozporządzenia nr 1371/2007. Wprowadza ono nowe rozwiązania, mające stać się czynnikiem promującym przewóz osób koleją. Wdrożenie tych regulacji pozwoli na zwiększenie zaufania pasażerów do przewoźników (katalog przepisów przyznających im określone prawa uległ rozszerzeniu). Rozporządzenie nr 1371/2007 ma zapewnić wzrost jakości obsługi podróżnych, przede wszystkim w zakresie dostępu do informacji oraz uzyskiwania odszkodowań od przedsiębiorstw kolejowych. Wzrosła również odpowiedzialność przewoźników i zarządców dworców w zakresie udzielania pomocy osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Wdrożenie regulacji rozporządzenia nr 1371/2007 generuje zwiększone koszty dla uczestników rynku kolejowego; daje jednak także przedsiębiorstwom kolejowym opcję stopniowego dostosowywania się do nowych przepisów. Z powodu potencjalnych kosztów, Polska, jako kraj członkowski UE, skorzystała z możliwości zastosowania okresów przejściowych dla implementacji części przepisów. Kolejnym powodem przyjęcia takiego rozwiązania są trwające obecnie w skali całego kraju liczne prace modernizacyjne na liniach kolejowych, które wiążą się z koniecznością cyklicznych zmian w rjp, ograniczeniem prędkości pociągów, a tym samym wydłużeniem czasu podróży. Występują liczne opóźnienia, za które, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1371/2007, właściwe przedsiębiorstwa kolejowe musiałyby wypłacać odszkodowania, co stanowiłoby dla nich poważne obciążenie pogarszające pozycję konkurencyjną. Okres przejściowy zastosowano w odniesieniu do niektórych artykułów rozporządzenia nr 1371/2007, prolongując wprowadzenie niektórych praw pasażera od 4 grudnia 2019 roku³⁸⁾. Dotyczy to obowiązywania w pociągach krajowych oraz międzynarodowych kursujących między Polską, a krajami spoza UE (oprócz pociągów regionalnych), następujących artykułów rozporządzenia nr 1371/2007:

- art. 8 ust.3 – obowiązek dostarczania pasażerowi w trakcie podróży informacji w najbardziej odpowiedniej formie (w przypadku podstawowego realizatora przewozów finansowanych przez Ministra – PKP Intercity SA, do końca 2015 roku w wyświetlacze oraz system nagłośnienia zostanie wyposażone 70% taboru przewozowego spółki, natomiast do 2020 roku – 90% taboru przewozowego),

³⁸⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 683) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 roku w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1680).

- art. 10 – „informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji” (wdrożenie systemu KSIRTK /komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym/; w PKP Intercity SA jest obecnie opracowywany system wymiany danych przewoźników, zarządców infrastruktury i zarządców stacji. Według harmonogramu realizacja tych prac zostanie zakończona do grudnia 2016 roku, natomiast wdrożenie i praktyczne zastosowanie systemu spełniającego wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich”, zwanej dalej „TSI TAP”, nastąpi nie wcześniej niż w 2017 roku),
- art. 21 ust. 1 – dostępność stacji, peronów, taboru i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (inwestycje wymagane do spełnienia wymagań wynikających z przepisów rozporządzenia nr 1371/2007 obejmują m.in. przebudowę peronów, likwidację barier architektonicznych, oznakowanie dotykowe i wizualne, przystosowanie pomieszczeń, np. kas biletowych oraz taboru kolejowego do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w szczególności osób niepełnosprawnych).

Po upływie okresu przejściowego nastąpi analiza stopnia przygotowania podmiotów polskiego sektora kolejowego do pełnego sprostania przepisom rozporządzenia nr 1371/2007 przy podstawowym założeniu, iż okres ten nie może być ponownie przedłużony w dotychczasowym zakresie, ponieważ postępowanie takie znacząco osłabia możliwości oddziaływania pasażerów, odstręczając ich od korzystania z usług transportu kolejowego.

6.1. Ogólne wymagania jakościowe

Operator jest zobowiązany do doskonalenia jakości obsługi podróżnych poprzez wdrażanie systemu zarządzania jakością, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie, w tym przepisów rozporządzenia nr 1371/2007. Zgodnie z Załącznikiem III tego rozporządzenia minimalne normy jakości obsługi obejmują:

- informacje i bilety,
- punktualność połączeń i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania połączeń,
- odwołania pociągów,
- czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.),
- badania opinii klientów,
- obsługę skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzestrzeganie norm jakości usług,
- pomoc świadczoną osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym przemieszczającym się na wózkach inwalidzkich.

Operator zapewni podróżnym bezpieczne, wygodne i higieniczne warunki podróżowania oraz należyłą obsługę. W następujący sposób szczególną opieką otoczy podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, głównie osoby niepełnosprawne przemieszczające się na wózkach inwalidzkich:

- w zakresie bezpieczeństwa podróżowania:
 - – podstawienia składu pociągu spełniającego wymagania zawarte w przepisach i instrukcjach,
 - – prowadzeniu ruchu, zestawionego z taboru posiadającego świadectwo dopuszczenia typu pojazdu kolejowego do eksploatacji (lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji) oraz aktualne świadectwo sprawności technicznej,
 - – zapewnienia taboru spełniającego wymogi ochrony przeciwpożarowej umożliwiającego ewakuację podróżnych w sytuacjach kryzysowych,
 - – w przypadku podstawienia taboru konstrukcyjnie posiadającego blokady drzwi wejściowych – zapewnienia sprawnej blokady,
 - – zapewnienia sprawności hamulca bezpieczeństwa tak, aby był dostępny podróżnym,
 - – oczyszczania z lodu i śniegu stopni wejściowych do pociągów,

- – stosowania zdalnego zamykania drzwi przez obsługę pociągu w wagonach wyposażonych w tego typu urządzenia i systematycznego wdrażania tego rozwiązania w miarę możliwości technicznych w pozostałych wagonach operatorów prowadzących pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe,
- w zakresie wygody podróżowania:
 - – zapewnienia sprawnie działającego oświetlenia wnętrza pociągu oraz jego włączanie przez obsługę pociągu w zależności od pory dnia oraz warunków pogodowych,
 - – utrzymywania w sprawności systemu ogrzewania w wagonach, którego włączenie realizuje obsługa pociągu, a w okresach niskich temperatur podstawianie taboru podgrzanego,
 - – sukcesywnego zwiększania ilości taboru wyposażonego w klimatyzację,
 - – zapewnienia podróżnym informacji wizualnej lub megafonowej, a w przypadku jej braku informacji udzielanej przez obsługę pociągu,
 - – zapewnienia podróżnym miejsca na bagaż, na składowanie odpadków i śmieci, sprawnego i odpowiednio zaopatrzonego w środki czystości węzła sanitarnego,
 - – wyznaczenia i oznakowania miejsc dla podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych,
 - – zestawienia składów pociągów z wagonów wskazanych w szczegółowych umowach,
 - – zestawienia składów pociągów z uwzględnieniem niezbędnej liczby miejsc do siedzenia,
 - – dostosowania zestawień pociągów do potoków ruchu pasażerskiego w okresie spodziewanych zwiększonych przewozów,
- w zakresie zachowania warunków higieny:
 - – podstawienia pociągu do realizacji przewozów w stanie czystym zgodnie z przepisami Umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (RIC),
 - – regularnego odkurzania, prania, dezynfekcji i dezynsekcji tapicerki wagonów,
 - – podstawienia pociągu do realizacji przewozów z pełnym wyposażeniem węzłów sanitarnych,
 - – w przypadkach szczególnych, operator przeprowadza dezynfekcję, dezynsekcję i deratyzację,
- w zakresie podnoszenia jakości usług:
 - – umożliwienia korzystania podczas podróży z usług gastronomicznych poprzez zapewnienie w pociągach wskazanych w szczegółowych umowach o świadczenie usług publicznych wagonów restauracyjnych bądź barowych,
 - – zapewnienia obsługi kanałów dystrybucji biletów i informacji w języku obcym – co najmniej w języku angielskim,
 - – umożliwienia przewozu rowerów w pociągach do miejscowości turystycznych, a w miarę dysponowania dostosowanym taborem – sukcesywnie w pozostałych relacjach tak, aby w 2024 roku możliwość taka dotyczyła 100% uruchamianych pociągów,
 - – uzyskania w rjp 2023/2024:
 - – – dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania), **co najmniej 80 km/h**,
 - – – dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasach Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Główna, Gdańsk Główny, Gorzów Wielkopolski, Katowice, Kielce, Kraków Główny, Lublin, Łódź Kaliska, Olsztyn Główny, Opole Główny, Poznań Główny, Rzeszów, Szczecin Główny, Toruń Główny, Wrocław Główny, Zielona Góra) średniej prędkości handlowej, **co najmniej 90 km/h**,

- – – dla pociągów międzynarodowych objętych Planem na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania), **co najmniej 80 km/h**,
- w zakresie zachowania punktualności wykonywania przewozów:
 - – kursowania pociągu zgodnie z obowiązującym rjp, przy czym:
 - – – w przypadku odwołania pociągu – zapewnienia komunikacji zastępczej (autobusowej bądź przewóz pasażerów innym pociągiem, w tym pociągiem innego przewoźnika),
 - – – wyeliminowania przypadków wcześniejszych odjazdów, również w odniesieniu do zastępczych rjp wprowadzanych na czas robót torowych oraz komunikacji zastępczej,
 - – – osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na poziomie co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna być co najmniej na poziomie 80%,
 - – – osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na poziomie co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna osiągnąć co najmniej 76%,
- za niezachowanie punktualności dla przejazdów wszystkich pociągów lub dla każdego pociągu oddzielnie, organizator przewozów nalicza kary zgodnie z zawartą umową o świadczenie usług publicznych z przewoźnikiem.

6.2. System dystrybucji biletów

Operator zapewni szeroką dostępność oferty poprzez różne kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały bezpośrednie obejmują:

- kasy biletowe; Centra Obsługi Klienta,
- konduktorów,
- inne stacjonarne biura i punkty sprzedaży.

W celu poprawy efektywności funkcjonowania operator rozwinie i udoskonali usługi sprzedażowe świadczone poprzez elektroniczne kanały dystrybucji, tj.:

- Internet,
- telefonię komórkową,
- automaty biletowe,

dostosowując ich strukturę do zapotrzebowania rynkowego oraz rozwoju elektronicznych form sprzedaży. Obejmuje to w szczególności możliwość zakupu (i dokonania ewentualnego zwrotu) biletu za pośrednictwem telefonii komórkowej, wraz z zapewnieniem pasażerom dostępu do bieżących informacji o przebiegu podróży, przekazywanych bezpośrednio na numer telefonu wykorzystanego do dokonania zakupu.

Zarówno zarządca infrastruktury, jak i operator będą w sposób czytelny i jednoznaczny oznaczać w rjp pociągi objęte rezerwacją miejsc. System rezerwacji powinien zostać uzupełniony o dodatkowe funkcje, umożliwiające pasażerom samodzielną rezerwację wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej. Informacje o ewentualnych zmianach w zakresie pociągów obejmowanych obligatoryjną rezerwacją miejsc będą przekazywane pasażerom przez operatora i zarządcę infrastruktury w trybie i na zasadach określonych w Ustawie TK dla zmian rjp i zmian w rjp.

W zakresie rozwoju systemu dystrybucji biletów kluczowe będzie określenie podstawowych zasad finansowania budowy informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego. Podstawowe funkcjonalności

systemu powinny umożliwić pasażerom dokonanie zakupu biletów każdego z kolejowych przewoźników pasażerskich w dowolnym punkcie dystrybucji biletów kolejowych (w tym przez Internet, automaty biletowe oraz z wykorzystaniem urządzeń mobilnych). Zostanie też utworzony krajowy punkt dostępowy do podstawowych danych niezbędnych do planowania podróży multimodalnych i stanowiących elementy informacji o podróży.

6.3. Informacja

Operator powinien zapewnić podróżnym informację o ofercie umożliwiającej planowanie podróży obejmującą informacje o:

- rozkładzie jazdy pociągów,
- regulaminie przewozu osób,
- taryfach – ofertach cenowych, w tym warunkach stosowania najniższych opłat oraz obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- możliwościach przesiadki na pociągi różnych rodzajów, a także punktach postojów handlowych pociągów obsługiwanych pozostałymi rodzajami środków transportu,
- numerach peronów przyjazdu/odjazdu pociągów,
- warunkach dostępu i dostosowania pociągu dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych,
- dostępności miejsc w poszczególnych rodzajach wagonów,
- warunkach odbycia najszybszej podróży oraz działaniach mogących przerwać lub opóźnić połączenia;
- możliwości i warunków przewozu rowerów, zwierząt oraz innych usług dostępnych w pociągu, w tym przesyłkach konduktorskich,
- procedurach odbioru zaginionego bagażu,
- procedurach wnoszenia skarg,
- zaprzestaniu obsługi połączeń,
- opóźnieniach.

Operator zapewni, aby na każdym punkcie postoju handlowego pasażerom podawany był wyszczególniony zakres informacji, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych, w zależności od miejscowych uwarunkowań. Również personel operatorów powinien być w stanie udzielić omawianych informacji w czasie podróży.

Istotne dla pasażerów są informacje udzielane podczas podróży. Zakres informacji przekazywanych przez personel operatora, musi obejmować:

- rodzaj usług świadczonych w pociągu,
- informacje o następnej stacji,
- informacje o opóźnieniach (powody oraz czas opóźnienia),
- główne możliwości przesiadek,
- kwestie bezpieczeństwa i ochrony.

W sytuacjach opóźnień lub przerwy w ruchu pracownicy bezpośredniej obsługi pasażera podejmują działania mające na celu identyfikację przyczyn oraz przewidywanej wielkości opóźnienia/długości przerwy w ruchu. W sytuacjach opóźnień powyżej 60 minut lub w przypadku krótszych opóźnień, ale wiążących się z wychłodzeniem lub ponadnormatywnym nagraniem wagonu/pociągu podróżnym wydawane są napoje i poczęstunki.

W podawanym do publicznej wiadomości rjp, pociągi finansowane przez Ministra realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej należy oznaczyć literą „U”, niezależnie od ich kategorii handlowych.

Działania te są niezbędne w kontekście zyskania przez pasażerów możliwie szerokiego, wszechstronnego i swobodnego dostępu do informacji o ofercie Ministra. Pozwolą one również wpłynąć na wybór przez pasażera pociągu, jako środka transportu w podróżach dalekobieżnych. Ponadto, przyczynią się do znaczącej poprawy jakości poziomu obsługi podróżnych.

Dla realizacji tego celu operator zapewni następujące kanały informacji dla podróżnych:

- informacje przekazywane na dworcach/stacjach kolejowych:
 - – informacja bezpośrednia (w stacjonarnych punktach informacji kolejowej na dużych dworcach/stacjach, w Centrach Obsługi Klienta, w punktach sprzedaży, personel operatora – również w pociągu),
 - – informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń,
 - – informacja megafonowa,
 - – informacja dynamiczna (wyświetlacze, prądotrny),
- pozostałe nośniki w zakresie dystrybucji informacji dla pasażera:
 - – strona WWW,
 - – telefonia komórkowa,
 - – informacja telefoniczna.

Struktura kanałów informacyjnych oraz struktura informacji dostępnych w poszczególnych kanałach będzie rozszerzana w zależności od zapotrzebowania rynkowego, wymagań formalnych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów oraz rozwoju elektronicznych form komunikacji.

Należy dążyć do ujednolicenia systemu oznakowania środków transportu, wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Minister. Każdy wagon powinien posiadać tablicę kierunkową zgodną z przepisami dotyczącymi oznakowania wagonów kolejowych.

6.4. Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych przemieszczających się na wózkach inwalidzkich

Dążąc do zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa organizacji podróży dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych przemieszczających się na wózkach inwalidzkich, należy tym podróżnym zapewnić odpowiednie warunki zarówno dojazdu/dojścia do dworca (miejsca zatrzymania pojazdów typu „Kiss and Ride” i/lub parkingi), poruszania się na dworcu kolejowym, przejścia z dworca na perony oraz poruszania się na peronach, a potem w pociągu.

W odniesieniu do zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji pasażerskiej, *rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się* wskazuje na konieczność dysponowania strategią w formie pisemnej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się przez cały czas pracy stacji. W opracowaniu strategii powinny uczestniczyć przedsiębiorstwa kolejowe pragnące korzystać z obiektów i urządzeń infrastruktury pasażerskiej. Każda stacja powinna dysponować takim dokumentem, uwzględniającym właściwe dla niej uwarunkowania infrastrukturalne i techniczne. W przypadku braku takiej strategii musi być ona uzupełniona w terminie do 31 grudnia 2017 roku. Dokument ten musi zostać wdrożony poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Strategia musi dotyczyć m.in. przepisów ruchowych dla podróżnych dotyczących następujących sytuacji:

- dostępu do stacji,
- wydawania biletów pasażerom niedowidzącym na stacjach bez personelu obsługi,
- oświetlenia peronów,
- informacji wizualnych i mówionych, w tym informacji pasażerskiej na żądanie,

- dostępu do stref peronu na której funkcjonują urządzenia wspomagające wsiadanie/wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- pomocy pracownika kolei przy wsiadaniu/wysiadaniu z pociągu,
- korzystania ze strzeżonych jednopoziomowych przejść przez tory.

W związku z tym podmioty zobligowane do opracowania strategii – zarządcy infrastruktury i operatorzy stacji pasażerskich – powinny podjąć w tym celu współpracę.

W odniesieniu do przewoźnika przedsiębiorstwo kolejowe musi dysponować strategią w formie pisemnej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do taboru pasażerskiego przez cały czas jego pracy. Strategia ta musi być zgodna ze strategią zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji pasażerskiej. W przypadku braku takich dokumentów, operatorzy wykonujący przewozy na zamówienie Ministra opracują i uzgodnią swoje strategie w terminie do 31 grudnia 2017 roku. Dokument ten musi zostać wdrożony poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, strategię operatorów wykonujących przewozy na zamówienie Ministra dotyczące taboru przewozowego, muszą obejmować organizowanie obsługi podróżnych i określenie sposobów ułatwiania im dostępu do infrastruktury kolejowej oraz taboru przewozowego, czyli tzw. przepisy ruchowe dotyczące:

- dostępu do miejsc uprzywilejowanych i ich rezerwacji,
- przewozu psa przewodnika osób niewidomych,
- dostępu do miejsc na wózek inwalidzki i ich rezerwacji,
- dostępu do uniwersalnych przedziałów do spania i ich rezerwacji,
- uruchamiania drzwi zewnętrznych przez obsługę pociągu,
- urządzeń do wzywania pomocy w miejscu na wózek inwalidzki, toaletach uniwersalnych lub przedziałach z miejscami do spania dostępnymi dla podróżnych na wózkach inwalidzkich,
- dźwiękowych instrukcji bezpieczeństwa w nagłych przypadkach,
- informacji wizualnych i dźwiękowych,
- systemów informacji automatycznej,
- zapowiadania następnych stacji i stacji końcowej,
- zasad dotyczących układu wagonów umożliwiających użycie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- bezpieczeństwa ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu z pociągu,
- strefy funkcjonowania na peronie urządzeń wspomagających wsiadanie/wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- awaryjnego uruchamiania ruchomych stopni,
- połączeń taboru zgodnego i niezgodnego ze specyfikacją interoperacyjności, a także formowania pociągu z poszczególnych pojazdów zgodnie z TSI-PRM.

Pomoc osobom niepełnosprawnym jest zapewniana wówczas, kiedy o potrzebie jej udzielania przewoźnik zostanie powiadomiony przynajmniej z 48-godzinny wyprzedzeniem. Jeżeli takiego powiadomienia nie dokonano, wówczas operator nie może być zwolniony z obsługi osoby niepełnosprawnej i powinien dołożyć wszelkich starań dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba niepełnosprawna mogła komfortowo odbyć podróż. Do udzielania pomocy każdej osobie niepełnosprawnej, która się o taką pomoc zwróci, są zobowiązani wszyscy pracownicy zespołu bezpośredniej obsługi podróżnych. Każdorazowo, przy wsiadaniu i wysiadaniu oraz lokowaniu podróżnego w pociągu, pomocy udziela drużyna pociągowa. W odniesieniu do rozwiązań systemowych ważne jest ujednolicenie oznakowania miejsca, w którym osoby niepełnosprawne, po uprzednim zgłoszeniu oczekują na pracownika operatora stacji pasażerskiej. Pracownicy operatora stacji

pasażerskiej asystują osobie podczas przemieszczania się po terenie dworca, na peronach, w przejściach podziemnych, na kładkach i innych ciągach komunikacyjnych. W przypadku wysiadania takiej osoby z pociągu, pracownicy operatora stacji pasażerskiej oczekują na nią na peronie, przy którym zatrzymuje się pociąg. Pomoc powinna odbywać się we współpracy z przewoźnikiem kolejowym, którego pracownicy zapewniają asystę i pomoc w czasie wejścia i wyjścia do i z pociągu. Taka pomoc dotyczy 8,3% czynnych większych dworców kolejowych, na których są skomunikowane pociągi. Usługa ta powinna być systematycznie rozszerzana tak, aby do 2020 roku dotyczyła 25%, a do 2024 roku była dostępna co najmniej na 50% czynnych dworców kolejowych.

Przewoźnicy realizujący kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe finansowane przez Ministra nie zapewniają we wszystkich pociągach możliwości przejazdu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W rozkładzie jazdy 2015/2016 41,1% pociągów międzywojewódzkich jest dostępnych do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W rozkładzie jazdy 2019/2020 wielkość ta powinna osiągnąć co najmniej 50% pociągów, natomiast w 2024 roku operatorzy uruchamiający pociągi służby publicznej powinni zapewnić ich 100% dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Na sieci kolejowej funkcjonuje 586 dworców kolejowych, z czego w latach 2007-2015 wyremontowano lub zmodernizowano 19,8% obiektów. Do 2024 roku zmodernizowanych zostanie 50% czynnych dworców kolejowych, które będą dostępne dla podróżnych niepełnosprawnych. Na tych dworcach mają postoje pociągi finansowane przez Ministra.

Podczas modernizacji linii kolejowych zmodernizowano szereg peronów kolejowych, zmieniając ich nawierzchnię, umieszczając elementy dotykowe dla niewidomych i uruchamiając informację wizualną i megafonową, instalując windy, podnośniki przyschodowe lub zapewniając dotarcie korzystającym z pochylni. Działania te dotyczyły 54% peronów. Do 2017 roku wielkość ta osiągnie 60%, a w 2024 roku dostępnych dla osób niepełnosprawnych będzie 90% peronów stacji pasażerskich.

6.5. Personel

Oprócz aspektów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących tworzenia kolei dostępnej dla podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się, w szczególności osób niepełnosprawnych, ważnym elementem jest czynnik ludzki. Dotyczy to pracowników zatrudnionych przez podmioty obsługujące dworce oraz operatorów przewozowych.

Personel służący pomocą podróżnym o ograniczonych możliwościach poruszania się, w szczególności osobom niepełnosprawnym, powinien być odpowiednio przygotowany i przeszkolony zarówno z zakresu podstawowych informacji dotyczących podróży, obsługi urządzeń ułatwiających przemieszczanie, a także odpowiedniego zachowania w bezpośrednich kontaktach z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Personel taki tworzą:

- pracownicy obsługi dworca kolejowego (stacji pasażerskiej), w tym: kasjerzy, pracownicy ochrony (pracownicy podmiotu odpowiedzialnego za bezpieczne funkcjonowanie dworca lub ich podwykonawcy), pracownicy SOK, pracownicy informacji itp.,
- pracownicy personelu pokładowego, w tym drużyny konduktorskie, kierownicy pociągu, obsługa wagonów gastronomicznych itp.,
- pracownicy obsługi zdalnej, tacy jak: osoby obsługujące infolinie, strony internetowe itp.

To w jakim stopniu ci pracownicy wykażą zrozumienie dla potrzeb osób niepełnosprawnych, empatię i umiejętność współpracy w bezpośrednich kontaktach, wpływa na ogólną ocenę dostępności kolei i przyjazność dla tej grupy podróżnych.

Personel wykorzystywany do bezpośredniej obsługi klientów niepełnosprawnych będzie cyklicznie odbywał szkolenia z zakresu obsługi takich podróżnych. Oprócz cyklicznych szkoleń prowadzonych raz w roku, operatorzy i zarządcy dworców zorganizują szkolenia doskonalące dla wszystkich pracowników lub wybranych grup, których praca jest związana z bezpośrednimi kontaktami z podróżnymi niepełnosprawnymi. Program szkoleń powinien być przygotowany m.in. na podstawie doświadczeń we współpracy z organizacjami zajmującymi się problematyką niepełnosprawności. Szkolenia powinny składać się z części teoretycznej (m.in.: obowiązujące prawo, występujące bariery, rodzaje niepełnosprawności, doskonalenie

umiejętności w zakresie komunikowania się) i bloku praktycznego, w ramach którego pracownicy kolei odbywają ćwiczenia z zakresu pomocy osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim oraz osobie niewidomej i głuchoniemej. Do 2023 roku wszyscy wyżej wskazani pracownicy będą systematycznie szkoleni, a podmioty te będą kontrolowały rytmiczność i systematyczność tych szkoleń.

7. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU

Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy PTZ, Plan może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które powinny wpływać na podjęcie przez Ministra decyzji o przystąpieniu do aktualizacji Planu. Z uwagi na dążenie do ustabilizowania oferty w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich, wykonywanych w ramach świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, aktualizacja powinna być podejmowana wyłącznie w sytuacji stwierdzenia przez organizatora możliwości wystąpienia lub faktycznego wystąpienia zdarzeń mogących w sposób istotny wpływać na realizację postanowień określonych w Planie. W tym zakresie kluczowe znaczenie mają zmiany zapotrzebowania ze strony pasażerów na pociągi objęte umowami zawartymi przez Ministra oraz stan finansów publicznych.

Na potrzeby Planu przyjęto, że jego aktualizacja będzie się odbywać w cyklach co najmniej pięcioletnich i dłuższych, co jednak nie wyklucza możliwości dokonywania częstszych korekt w sytuacjach, o których mowa powyżej. Przedział czasowy wynoszący minimum 5 lat, w ujęciu organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, jest okresem umożliwiającym dokonanie oceny trafności założonych w Planie postanowień i tendencji. Pozwoli także na dokonywanie w ofercie Ministra ewentualnych zmian w sposób ewolucyjny i przewidywalny, z góry znany wszystkim interesariuszom dokumentu.

Z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w perspektywie czasowej 2014–2020, których rozliczenie następuje do końca 2023 roku, druga zaplanowana weryfikacja niniejszego dokumentu nastąpi po tym okresie (tj. w roku 2024). Kolejna aktualizacja Planu pozwoli zamieścić w dokumencie rezultaty wynikające z wdrożenia *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*. Ze względu na okres ośmiu lat pomiędzy aktualizacjami Planu (rok 2016 oraz 2024), rekomenduje się w połowie tego okresu – w roku 2020, przegląd wybranych postanowień dotyczących np. realizowanego scenariusza rozwoju oferty oraz określonych mierników przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Weryfikacja oraz aktualizacja Planu uwzględni stopień osiągnięcia w 2024 r. następujących parametrów:

- w zakresie wielkości przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - – uzyskanie przez ofertę Ministra poziomu liczby pasażerów i pracy eksploatacyjnej nie niższego niż określonego jak dla wariantu podstawowego, zgodnie z prognozami przedstawionymi w podpunkcie 3.7., w tabelach 3 – 6,
- w zakresie finansowania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - – uzyskanie przez ofertę Ministra poziomu dofinansowania z budżetu Państwa nie mniejszego niż określonego w podpunkcie 4.1., w tabelach 9 i 10,
 - – utrzymanie poziomu (określonego w podpunkcie 4.3., w tabeli 11) finansowania utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów,
- w zakresie kształtowania oferty:
 - – realizacja co najmniej wariantu podstawowego zdefiniowanego w podpunkcie 3.8.,
- w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji:
 - – osiągnięcie przez operatora ogólnych standardów usług określonych w podpunkcie 6.1.,
 - – uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej co najmniej 80,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 77,15 km/h,

- – uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Główna, Gdańsk Główny, Gorzów Wielkopolski, Katowice, Kielce, Kraków Główny, Lublin, Łódź Kaliska, Olsztyn Główny, Opole Główny, Poznań Główny, Rzeszów, Szczecin Główny, Toruń Główny, Wrocław Główny, Zielona Góra) średniej prędkości handlowej co najmniej 90 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 85,9 km/h,
- – uzyskanie dla wszystkich pasażerskich dalekobieżnych pociągów międzynarodowych objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie stacja początkowa – stacja graniczna, średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej co najmniej, 80,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 77,5 km/h,
- – osiągnięcie w rjp 2023/2024 punktualności rozliczanej miesięcznie na poziomie co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%,
- – osiągnięcie w rjp 2023/2024 punktualności rozliczanej miesięcznie na poziomie co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 76%,
- – rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową, określonego w podpunkcie 6.2.,
- – zapewnienie przez operatorów pasażerom na każdym punkcie postoju handlowego informacji o ofercie w zakresie przedstawionym w podpunkcie 6.3., z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych,
- – oznaczanie w podawanych do publicznej wiadomości rjp literą "U" pociągów finansowanych przez Ministra realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej, niezależnie od ich kategorii handlowych, począwszy od jego edycji 2016/17,
- – osiągnięcie przez operatorów w 2020 roku poziomu co najmniej 50% oraz docelowo w rjp 2023/24 100% pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi o przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- – osiągnięcie w 2024 roku poziomu co najmniej 50% wszystkich czynnych dworców oraz 90% peronów dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych,
- – wdrożenie na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci TEN-T (stosownie do wymogów TSI–PRM) przez właścicieli lub zarządców dworców oraz infrastruktury pisemnych strategii gwarantujących odpowiedni dostęp do infrastruktury albo taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym,
- – stworzenie przez Ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych operatorów kolejowych, w tym biletu wspólnego,
- – osiągnięcie poziomu 30 minut średniosieciowego czasu oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów,
- – zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej,
- – terminowe przekazywanie nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem do wiadomości publicznej.

Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich oraz międzynarodowych wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania

