

Warszawa, dnia 22 grudnia 2020 r.

Poz. 2328

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 4 grudnia 2020 r.

w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich 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 2020 r. poz. 1944) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego składający się z:

- 1) części tekstowej w zakresie:
 - a) sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, określonej w załączniku nr 1 do rozporządzenia,
 - b) linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, określonej w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) części graficznej określonej w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722, 1745, 1927 i 2006).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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 2018 r. poz. 874), które zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 4 grudnia 2020 r. (poz. 2328)

Załącznik nr 1

**Sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich
i międzynarodowych przewozach pasażerskich
w transporcie kolejowym**

-

część tekstowa

SPIS TREŚCI

1. INFORMACJE OGÓLNE	4
1.1. Uwarunkowania krajowe.....	8
1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej.....	11
2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH.....	13
3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH ...	23
3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności	23
3.2. Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie	28
3.3. Oferta transportu kolejowego.....	33
3.4. Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych.....	40
3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych.....	43
3.6. Ocena dostępności oferty dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.....	44
3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2028.....	47
3.8. Planowana sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem.....	52
3.9. Kierunki rozwoju sieci połączeń po roku 2028.....	71
4. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH ...	73
4.1. Finansowanie przewozów	73
4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru.....	76
4.3. Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.....	77
5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH ...	78
6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PODRÓŻNYCH.....	81
6.1. OGÓLNE WYMAGANIA JAKOŚCIOWE.....	83
6.2. SYSTEM DYSTRYBUCJI BILETÓW	85
6.3. INFORMACJA	87
6.4. OBSŁUGA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ, W TYM PRZEMIESZCZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH	89
6.4.1. PERSONEL.....	92
7. AKTUALIZACJA PLANU	93

1. INFORMACJE OGÓLNE

Publiczny transport zbiorowy jest definiowany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944), zwanej dalej „ustawą PTZ”, jako powszechnie dostępny, regularny przewóz osób, wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14). Podmiotami odpowiedzialnymi za ten transport w różnych obszarach administracyjnych są organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, zwani dalej także „organizatorami”. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1370/2007”. Organizatorami publicznego transportu zbiorowego są właściwe jednostki samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zwany dalej „Ministrem”. Zapewniają oni funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy PTZ. Ponadto gminy, powiaty i województwa mogą tworzyć, w zależności od rodzaju jednostek samorządu terytorialnego, różne formy porozumień i związków (międzygminne, powiatów, powiatowo-gminne, metropolitalne), w tym porozumienia między województwami, zgodnie z art. 7 ustawy PTZ.

Organizator publicznego transportu zbiorowego realizuje zgodnie z art. 8 ustawy PTZ trzy główne zadania:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W związku z zadaniem planowania rozwoju transportu, do obowiązków organizatorów należy opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – planu transportowego.

Plany transportowe należą do zamierzeń strategicznych związanych z przygotowaniem długofalowych działań ukierunkowanych na zrównoważony rozwój transportu publicznego, w tym wzrostu efektywności jego funkcjonowania. Rezultatem wdrażania właściwie opracowanych planów transportowych jest poprawa jakości systemu transportowego przez wzrost dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego w skali krajowej, regionalnej i lokalnej.

Zgodnie z art. 12 ustawy PTZ oraz innymi obowiązującymi regulacjami krajowymi, plan transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem oraz zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się do publicznego transportu zbiorowego,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych (źródła i forma),
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla podróżnego,
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zawiera uzasadnienie przyjętych rozwiązań.

Plan transportowy opracowany przez Ministra, zwany dalej „Planem”, jest uwzględniany w planach transportowych marszałków województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z kolei plany marszałków województw uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy 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 regulowanej²⁾. Uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym Planem³⁾, preferowanymi środkami transportu pozostają wyłącznie pojazdy kolejowe przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich na liniach normalnotorowych.

Zawartość 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. poz. 684), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie Planu”.

Plan jest szczególnym dokumentem w strukturze systemu zarządzania rozwojem kraju. Nie stanowi strategii, ani programu w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295 i 2020 oraz z 2020 r. poz. 1378). 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 2019 r. poz. 869, z późn. zm.⁴⁾). Formę, treść i zakres oraz sposób procedowania Planu określa 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 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 do efektywnego i przewidywalnego zarządzania regulowanym rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Minister oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Jest dokumentem określającym pożądany stan docelowy w zakresie transportu publicznego. Wskazuje również mechanizmy konieczne do zastosowania w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi przewozowe.

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 wskazano sieć linii komunikacyjnych, na których Minister zaplanował wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

²⁾ Określonymi na podstawie rozporządzenia nr 1370/2007.

³⁾ PKP PLK S.A., *Regulamin sieci 2020/2021*, Warszawa listopad 2019 r. wraz z załącznikami; *Regulamin sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2019/20*, Gdynia czerwiec 2020.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1622, 1649, 2020 i 2473 oraz z 2020 r. poz. 284, 374, 568, 695 i 1175.

Należy zaznaczyć, że Plan nie jest długookresowym projektem 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 infrastrukturę kolejową. Rolą Planu nie jest też prezentowanie strategii w odniesieniu do sfery przekształceń własnościowych sektora kolejowego, czy regulacji cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Funkcją Planu jest określenie potrzeb w zakresie przewozów pasażerskich, w celu planowanego objęcia dofinansowaniem przez Ministra wskazanych połączeń, zwłaszcza tam gdzie występuje dostrzegalny popyt na przewozy międzywojewódzkie, którego wielkość nie uzasadnia jednak uruchamiania przewozów o charakterze komercyjnym. Natomiast linie komunikacyjne, które nie zostały ujęte w Planie, ale są istotne dla wspólnot lokalnych lub społeczności regionu powinny stanowić uzupełnienie oferty Ministra. Uruchamianie przewozów gminnych, powiatowych lub wojewódzkich skomunikowanych z pociągami finansowanymi przez Ministra pozostaje obowiązującą formułą funkcjonalną i organizacyjną rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

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

- podróźnych, czyli grupę na realizację potrzeb której ukierunkowane jest funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, których organizatorem jest Minister; w celu sprostania wymaganiom podróźnych przedstawione zostały propozycje połączeń dofinansowywanych przez Ministra, a także zaprezentowane standardy usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera,
- kolejowych przewoźników pasażerskich, dla których dokument ten jest 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 silnej oferty kolei w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, pod warunkiem zagwarantowania wysokiej jakości świadczonych usług przewozowych,
- spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., jako podmiot odpowiedzialny w procesie budowy infrastruktury kolejowej, która będzie w przyszłości wykorzystywana do prowadzenia pasażerskich przewozów kolejowych, w tym organizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „PTZ”,
- organizatorów publicznego transportu zbiorowego, to jest właściwe jednostki samorządu terytorialnego, które z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania PTZ w swoich planach transportowych uwzględniają (bezpośrednio lub pośrednio) Plan opracowany przez Ministra; w obszarze kolejowych przewozów pasażerskich nadaje to Planowi Ministra charakter priorytetowy, w dużej mierze kształtujący zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego; hierarchiczność systemu planowania PTZ będzie mieć nadal duże znaczenie, także w kontekście planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwanego dalej „CPK”, i sieci kolejowej przeznaczonej do jego obsługi, rozbudowanej w przyszłości w ramach tzw. komponentu kolejowego CPK,
- zarządców infrastruktury kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są istotne, szczególnie w aspekcie zasadności planowanych działań inwestycyjnych i utrzymaniowo – naprawczych, które w okresie prowadzenia prac wpłyną na przejściowe pogorszenie parametrów linii kolejowych lub ich odcinków; w ramach funkcji koordynacyjnej zarządca infrastruktury kolejowej na podstawie *Regulaminu sieci* zapewnia odpowiednią priorytetyzację przydzielania tras pociągów oraz skomunikowania pociągów objętych ofertą Ministra z pozostałymi pociągami (w zakresie określonym w rozdziałach 3, 5 i 6 Planu),

- operatorów publicznego transportu zbiorowego, zwanych dalej „operatorami”, to jest samorządowe zakłady budżetowe, oraz przedsiębiorców uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawarli z odpowiednim organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych określonych w umowach, a także operatora obsługującego kolejowe przewozy międzywojewódzkie oraz międzynarodowe na podstawie umowy z Ministrem, zwanego dalej „Operatorem”, tj. spółkę PKP Intercity S.A.,
- 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 oraz innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie kolejowym, a także wykonawców robót naprawczych i inwestycyjnych na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej.

Powodem decyzji o opracowaniu rozporządzenia⁵⁾ w sprawie Planu są zachodzące i spodziewane zmiany warunków funkcjonowania dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich. Należy przede wszystkim wskazać na wynikające z:

- zakończonych, trwających i planowanych inwestycji w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej i osiągniętej w ich wyniku poprawy jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych, co ma wpływ na możliwość uruchamiania przewozów pasażerskich,
- sytuacji społeczno-gospodarczej, która wpływa na rynek kolejowych przewozów pasażerskich, w tym na poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, wynikające ze zweryfikowanych prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu,
- planowanej kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027, która będzie mieć wpływ na przyszłe uwarunkowania krajowe, m.in. na sposób finansowania inwestycji w tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich w ramach publicznego transportu zbiorowego,
- projektu modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego, zwanego dalej „WWK”, zaplanowanego przez zarządcę sieci kolejowej,
- uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej,
- uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

Istotną przyczyną jest również zmiana stanu prawnego, spowodowana wejściem w życie ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462). Zmiana ta skutkuje między innymi wymogiem rozszerzenia (zgodnie z dodanym w art. 9 ustawy PTZ nowym ust. 1a) zakresu rzeczowego planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu o wyznaczone w uzgodnieniu z województwami linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami.

⁵⁾ Rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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 2018 r. poz. 874).

Art. 12 ust. 5 ustawy PTZ wskazuje na konieczność opracowania planu transportowego w podziale na część tekstową i graficzną. Rozporządzenie spełnia ten wymóg, gdyż ustala plan transportowy składający się z załącznika nr 1 i nr 2, stanowiących część tekstową oraz załącznika nr 3 stanowiącego część graficzną.

1.1. Uwarunkowania krajowe

Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie PTZ oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Ustawa PTZ określa model funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, w tym wskazuje na konieczność planowego zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa PTZ określa podstawę funkcjonowania:

- przewoźników kolejowych, dla których warunkiem uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest uzyskanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub uwzględnienie wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego oraz
- operatorów, którzy zawarli umowę o świadczenie usług publicznych, skutkującą włączeniem w system przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Kolejowe przewozy pasażerskie są jednym z najbardziej istotnych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju, przyczyniając się do wzmocnienia jego wewnętrznej spójności terytorialnej i społecznej oraz powiązań zewnętrznych, na co wskazują założenia rządowych dokumentów strategicznych.

Wśród krajowych dokumentów strategicznych ważną rolę pełni Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)⁶⁾, zwana dalej „SOR”, która stanowi podstawowy dokument strategiczny, programujący cele i kierunki działań rozwojowych. Wraz z przyjęciem SOR nastąpiła zasadnicza zmiana otoczenia systemu organizacji programowania strategicznego w Polsce. SOR została opracowana zgodnie z obowiązującym na dzień jej uchwalenia prawodawstwem w zakresie programowania strategicznego, a jednocześnie zainicjowała istotne modyfikacje dotychczas funkcjonującego systemu. Do najważniejszych postanowień SOR w kwestii kształtowania programowania strategicznego należą: 1) wprowadzenie koncepcji planowania zintegrowanego; 2) wymóg operacjonalizacji oraz podejścia projektowego w modelu strategii; 3) terytorializacja polityki rozwoju; 4) zwiększenie koncentracji polityki regionalnej na obszarach problemowych; 5) koncentracja na wykorzystaniu potencjałów terytorialnych obszarów miejskich i wiejskich.

Zarys nowego układu dokumentów strategicznych został zaprezentowany w dokumencie System Zarządzania Rozwojem Polski⁷⁾.

Na poziomie krajowym model zakłada następujące dokumenty: 1) dokument długookresowy dotyczący perspektywy 20–30 lat o charakterze wizyjnym, określający scenariusze (warianty) rozwojowe Polski, 2) zintegrowana strategia rozwoju kraju - obecnie rolę tę pełni SOR, 3) zintegrowane strategie rozwoju, określające cele, kierunki interwencji, działania, w tym projekty strategiczne wynikające z SOR, 4) polityki publiczne, wskazujące kierunki działań skupione wokół danej dziedziny, sektora lub adresowane do określonego terytorium.

Głównym aktem prawnym określającym podstawy polityki rozwoju w Polsce jest ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, w której zostały określone dokumenty o charakterze strategicznym dla Polski, ustalona ich systematyka, jak również wskazano podmioty odpowiedzialne za ich opracowanie. Ramy prawne dla nowego, ostatecznego modelu systemu zarządzania rozwojem kraju po 2020 r. ustala ustawa

⁶⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M. P. poz. 260).

⁷⁾ Uchwała nr 162/2018 Rady Ministrów z dnia 29 października 2018 r. w sprawie przyjęcia „Systemu zarządzania rozwojem Polski”.

z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1378).

Przyjęcie SOR zapoczątkowało prace nad aktualizacją dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju w priorytetowych obszarach: produktywność, kapitał ludzki, kapitał społeczny, transport, energia, środowisko, rozwój regionalny, rozwój wsi, rolnictwa i rybactwa, sprawne i nowoczesne państwo.

W ich wyniku, Rada Ministrów przyjęła Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030⁸⁾, zwaną dalej „KSRR2030”, stanowiącą podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 roku. KSRR2030, kierując się zaproponowanym w SOR modelem odpowiedzialnego rozwoju, identyfikuje cele polityki rozwoju regionalnego oraz zawiera działania i zadania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy terytorialne: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty zaangażowane w politykę regionalną. W ramach aktualizowanego systemu strategii rozwoju, programów i polityk, KSRR2030 realizuje funkcję wdrożeniową wobec SOR, głównie w obszarze drugiego celu szczegółowego pn. „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Dokument uwzględnia aktualne uwarunkowania i wyzwania rozwojowe wynikające z procesów demograficznych, nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej oraz globalizacji. KSRR2030 przewiduje skuteczniejsze rozpoznawanie zasobów i potrzeb rozwojowych poszczególnych obszarów kraju, jak również dopasowanie narzędzi interwencji do ich potencjałów. Rozwój odpowiedzialny, rozumiany również jako rozwój terytorialnie zrównoważony, oznacza wzmocnienie potencjałów i czynników rozwoju, w szczególności przez włączanie w procesy rozwojowe obszarów słabszych gospodarczo, o niższym poziomie rozwoju lub niskiej odporności na zjawiska kryzysowe. Przyjęta w KSRR2030 koncepcja polityki regionalnej kontynuuje ideę działań horyzontalnych służących zwiększeniu konkurencyjności wszystkich obszarów kraju (regionów, miast i obszarów wiejskich), koncentrując się jednak na wyrównywaniu poziomu życia oraz szans rozwojowych mieszkańców miejscowości i obszarów słabszych gospodarczo. Jej istotnym założeniem jest efektywne wykorzystywanie oraz rozwój miejscowych zasobów i potencjałów.

Plan bierze pod uwagę zdiagnozowane potrzeby terytoriów określonych w SOR jako obszary strategicznej interwencji, zwane dalej „OSI”, zwłaszcza obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, miast średnich tracących funkcje czy Polski Wschodniej. Jednym z parametrów służących delimitacji obszarów zagrożonych marginalizacją i miast średnich jest syntetyczny wskaźnik dostępności czasowej do ośrodków usługowych. Ustalono (w ramach prac nad SOR), że ww. obszary charakteryzują się słabą dostępnością czasową. Ten parametr pokrywa się z ideą wyrażoną w Planie, a dotyczącą zapewnienia połączeń kolejowych obszarom gorzej skomunikowanym, także z ośrodkami zapewniającymi usługi publiczne. Aktualizacja - programowanie sieci komunikacyjnej zawartej w Planie będzie uwzględniać potrzeby społeczności z omawianych obszarów strategicznej interwencji, w szczególności potrzeby przewozowe uwzględniające większą dostępność do usług czy gęstość zaludnienia.

W kontekście Planu szczególnie istotna jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku⁹⁾, zwana dalej „SRT2030”. SRT2030 jest jedną z dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju służących realizacji celów określonych w SOR. Zachowuje komplementarność i spójność z celami oraz działaniami priorytetowymi wskazanymi w pozostałych strategiach. SRT2030 określa cel główny krajowej polityki transportowej jako „zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. Osiągnięcie celu głównego pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. SRT2030 identyfikuje następujące kierunki interwencji: budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; poprawa organizacji

⁸⁾ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (M.P. poz. 1060).

⁹⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

i zarządzania systemem transportowym; zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; poprawa efektywności wykorzystania środków publicznych na przedsięwzięcia transportowe. SRT2030 uwzględnia cele i priorytetowe działania zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych. Zawiera projekty strategiczne w obszarze transportu, w tym te określone w SOR. Dokument akcentuje znaczenie transportu zbiorowego w strukturze systemu transportowego. Wdrożenie SRT2030 pozwoli na etapowe zwiększanie dostępności transportowej kraju oraz stopniowe podniesienie efektywności sektora transportu. Będzie mieć także pozytywny wpływ na tworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu. Przyczyni się również do zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz tworzenia racjonalnego modelu finansowania transportowych inwestycji infrastrukturalnych.

Rozwinięcie założeń ujętych w rządowych dokumentach strategicznych w odniesieniu do sektora kolejowego zawierają następujące dokumenty:

- Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku¹⁰⁾, zwany dalej „KPK”,
- Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej,
- Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku¹¹⁾,
- Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku¹²⁾.

Wskazane dokumenty zawierają rozwiązania zgodne z zasadniczymi założeniami strategicznymi, takimi jak: dążenie do poprawy dostępności transportowej kraju i regionów, zwiększenie spójności terytorialnej, zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, podniesienie jakości usług świadczonych na rzecz pasażerów, a także minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko.

Kluczowe krajowe dokumenty strategiczne wskazują na potrzebę zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Uwzględniając ich postanowienia oraz obowiązki stron wynikające z ustawy PTZ, należy wskazać że:

- **przewozy międzywojewódzkie** stanowią ważny element systemu transportowego kraju, zaspakajający istniejące potrzeby społeczne, i powinny być kształtowane z uwzględnieniem przyszłych potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego; plan przyczynia się do rozwoju usług transportu zbiorowego w tym segmencie, także przez ocenę i weryfikację dotychczasowych działań,
- analogiczne stwierdzenie dotyczy także **przewozów międzynarodowych**, z jednoczesnym uwzględnieniem regulacji ustawy PTZ w kwestii zapewnienia względnego priorytetu finansowania i funkcjonowania przewozów międzywojewódzkich (art. 55),
- 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 dla kluczowych połączeń,

¹⁰⁾ Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku – z późniejszymi zmianami.

¹¹⁾ Uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”.

¹²⁾ Uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku.

- sieć komunikacyjna obsługiwana przez przewoźnika wykonującego połączenia na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawarta z Ministrem stanowi podstawę do projektowania przez pozostałych organizatorów połączeń dowozowo-odwozowych dla poszczególnych operatorów kolejowych (pociągi wojewódzkie i aglomeracyjne) oraz dla innych rodzajów transportu publicznego.

Konkretne działania ukierunkowane na realizację zamierzeń strategicznych określonych w dokumentach rządowych powinny 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.

W tym kontekście, należy wskazać również na ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1369), zgodnie z którą przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej mogą być operatorami usługi kluczowej, jeżeli spełniają progi uznania za operatora usługi kluczowej, określone w rozporządzeniu. Należy podkreślić, że na tych przewoźnikach, którzy zostali wyznaczeni operatorami usług kluczowych, ciążyą szczególne obowiązki w kontekście zapewnienia ciągłości świadczenia usługi kluczowej oraz niezakłóconego funkcjonowania systemów teleinformatycznych.

Plan stanowi mechanizm oddziaływania Ministra, jako organizatora wskazanych w ustawie PTZ segmentów kolejowych przewozów pasażerskich, na rynek kolejowy w Polsce. Plan jest ukierunkowany na realizację celów strategicznych wskazanych w rządowych dokumentach określających kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, zgodnie z przyjętymi zasadami rozwoju transportu kolejowego.

1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

W polityce społeczno-gospodarczej UE transport należy do priorytetowych dziedzin rozwoju. Podstawy polityki unijnej w dziedzinie transportu określa dokument Komisji Europejskiej pt. *Biała Księga* – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu¹³⁾. Zapisy *Białej Księgi* są rozwinięciem Komunikatu Komisji Europejskiej pt. *Europa 2020*. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu¹⁴⁾ w obszarze transportu, w szczególności inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”.

Biała Księga wskazuje, że transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, jest czynnikiem o znaczącym wpływie na rynek wewnętrzny i jakość życia obywateli, umożliwiającym wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Jednym z głównych celów polityki transportowej UE jest zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych przez uregulowaną konkurencję. Umożliwia ona zachowanie przejrzystości oraz efektywności usług transportu zbiorowego, przy uwzględnieniu czynników społecznych, środowiskowych i zagospodarowania przestrzennego, z równoczesną realizacją polityki taryfowej zaspokajającej oczekiwania, potrzeby i możliwości pasażerów.

Wizja rozwojowa zawarta w SOR wykorzystuje model wzrostu oparty na zrównoważonym rozwoju, co pozostaje w zgodzie z priorytetami ujętymi we wspomnianym dokumencie strategicznym UE „Europa 2020”. Strategia „Europa 2020” wdrażana jest na poziomie państw członkowskich UE. Podstawowym instrumentem jej realizacji są krajowe programy reform, aktualizowane każdego roku zgodnie z cyklem koordynacji polityk gospodarczych i społecznych Unii Europejskiej. W Polsce obowiązuje Krajowy Program Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”, który uwzględnia cele i priorytety wskazane we wspomnianych dziewięciu strategiach rozwoju. W dniu 28 kwietnia 2020 r. Rada Ministrów przyjęła aktualnie obowiązujący dokument pn. „Krajowy Program Reform. Aktualizacja 2020/2021”.

¹³⁾ Bruksela, dnia 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

¹⁴⁾ Bruksela, dnia 3 marca 2010 r., KOM(2010) 2020 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 2016¹⁵⁾ udział przewozów objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych w krajach UE-28 wynosił 64,2% według parametru pracy przewozowej. Analogiczna wielkość dla Polski wyniosła 85,4%. Warto zwrócić uwagę, że w sektorze transportu kolejowego, rządy na niemal całym świecie finansują (dotują) krajowy rynek pasażerski.

Prace i dyskusje prowadzone w ramach UE nad zasadami organizowania pasażerskiego transportu publicznego sfinalizowano wydaniem rozporządzenia nr 1370/2007, które uporządkowało kwestię regulacji rynku i umożliwiło krajom członkowskim kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, uwzględniających 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 egzekwowania wykonania zadań. Do uregulowania w prawodawstwie krajowym pozostawiono część zagadnień, np. wyznaczanie instytucjonalnych organów władzy publicznej właściwych w sprawach organizacji transportu publicznego.

W ramach IV pakietu kolejowego przyjęte zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), zwane dalej „rozporządzeniem nr 2016/2338”, które weszło w życie z dniem 24 grudnia 2017 r. Nowelizacja rozporządzenia nr 1370/2007 zawiera zasadnicze zmiany w stosunku do wcześniej obowiązujących przepisów, przede wszystkim przewiduje liberalizację krajowych przewozów pasażerskich, a także nowe zasady zawierania umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego. Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 869/2014”, wprowadzono zasady regulujące kwestię otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie przewozów krajowych i międzynarodowych. Kwestie rynkowo-regulacyjne w ramach IV pakietu kolejowego zostały uregulowane dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1).

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, z późn. zm.¹⁶⁾), 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 przystanków osobowych, dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wdrożenie wymogów ww. rozporządzenia ma istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

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

¹⁵⁾ EU transport in figures. Statistical pocketbook 2018.

¹⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 47, Dz. Urz. UE L 238 z 06.09.2013, str. 23 oraz Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2015, str. 6.

2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Niniejszy rozdział prezentuje 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 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 spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK S.A.”. Według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. PKP PLK S.A. zarządza siecią kolejową o długości 20.537,900 km, w tym 18.679,890 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 spółkę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Docelowo planowane jest również wykorzystywanie linii zarządzanych przez spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna w Trójmieście S.A.

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

Średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła w 2018 r. 6,2 km/100 km²¹⁷⁾. Wskaźnik ten jest wyższy od średniej wszystkich krajów UE (UE-28), wynoszącej 4,8 km/100 km². W poszczególnych województwach gęstość wynosi odpowiednio: od 3,8 km/100 km² w województwie podlaskim do 15,8 km/100 km² w województwie śląskim.

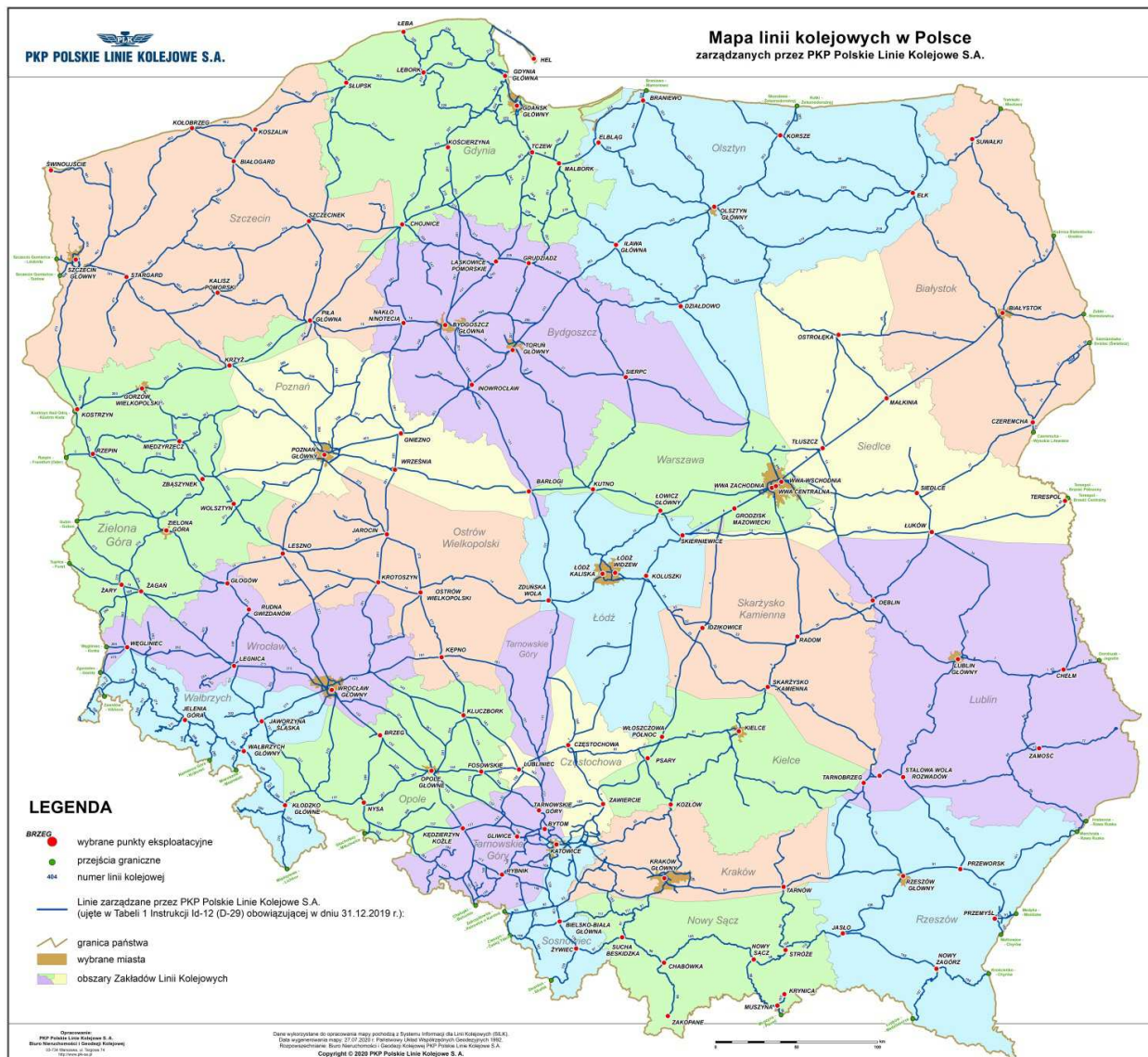
Możliwości eksploatacyjno-ruchowe danej linii kolejowej lub jej części (odcinka linii) do wykonywania na niej przejazdów pociągów w danym okresie czasu określane są jako całkowita zdolność przepustowa. Wskazuje ona największą liczbę pociągów lub par pociągów, które mogą przejechać po danym fragmencie 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: dopuszczalna prędkość maksymalna, liczba i długość odcinków o ograniczonej prędkości, liczba torów szlakowych, rodzaj urządzeń sterowania ruchem pociągów, układy torowe na stacjach, struktura rodzajowa pociągów wykorzystujących daną linię kolejową oraz parametry ich ruchu.

Całkowita zdolność przepustowa poszczególnych odcinków linii kolejowych na sieci PKP PLK S.A. według stanu na styczeń 2019 r. jest silnie zróżnicowana, w zakresie od 16 pociągów na dobę (pomiędzy kilometrem 42,432 a 66,711 na jednotorowej linii nr 402 Koszalin – Goleniów) do 228 pociągów na dobę (dla kierunku nieparzystego linii nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, pomiędzy kilometrem 229,475 a 232,020). Jednocześnie zróżnicowany jest procent wykorzystania zdolności przepustowej. Zawiera się on w przedziale od 3% (w okolicy przystanku osobowego Mosty na linii nr 402 Koszalin – Goleniów) do 83% (dla kierunku nieparzystego linii nr 8 pomiędzy stacjami Warszawa Aleje Jerozolimskie i Warszawa Okęcie).

¹⁷⁾ GUS, Transport wyniki działalności w 2018 roku, Warszawa, Szczecin 2019.

Rysunek 1

Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A.



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Warszawa 2020

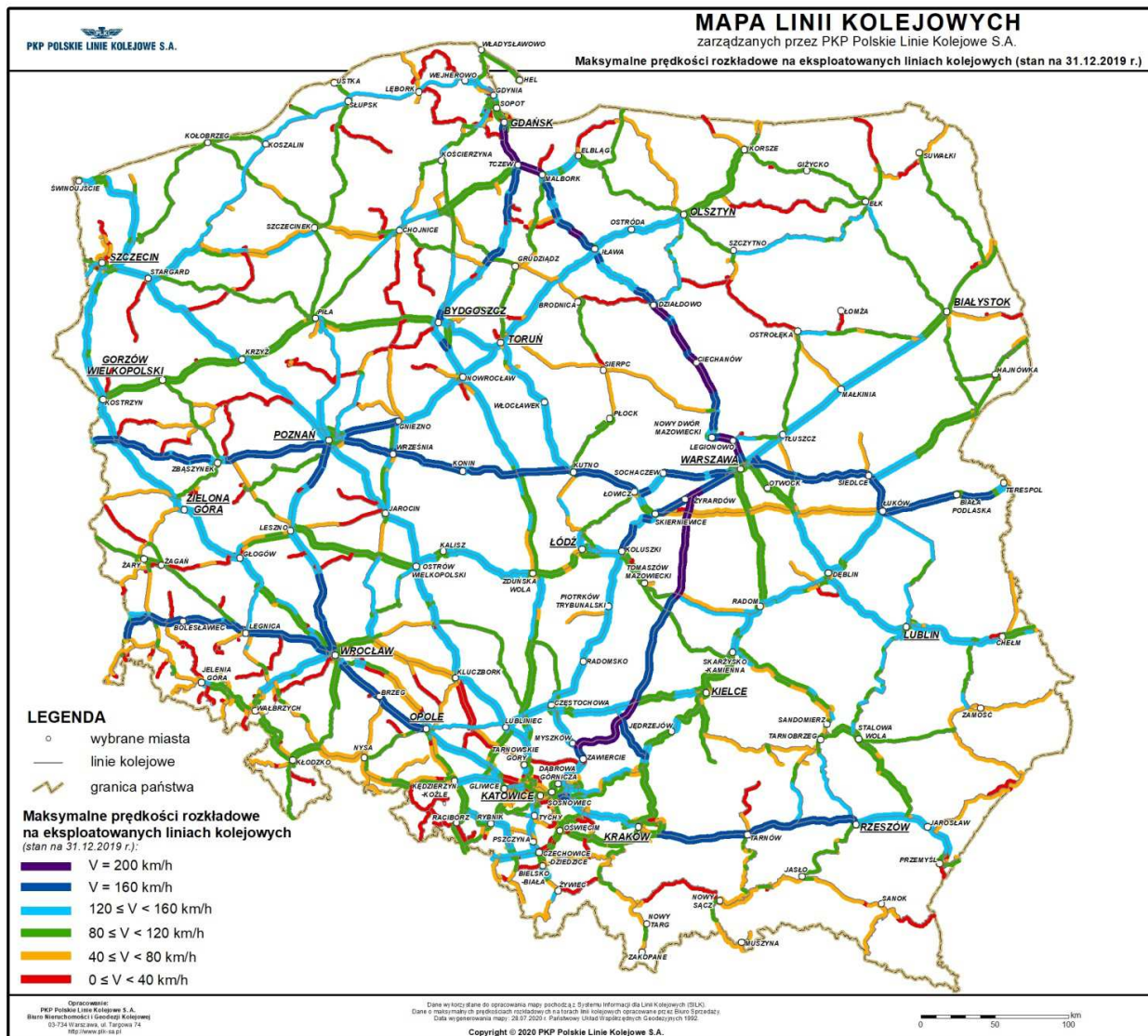
Realizacja zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej oraz prowadzone roboty utrzymaniowo-naprawcze skutkują sukcesywną poprawą jakości parametrów technicznych linii kolejowych. Na dzień 31 grudnia 2019 r. długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 65,05% całkowitej łącznej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 4,25 punktu procentowego w porównaniu ze stanem z 2018 r. Udział torów z oceną dostateczną wynosił 21,85% (spadek o 2,05 punktu procentowego w stosunku do roku 2018), natomiast stan niezadowolający wykazuje jeszcze 13,1% długości torów (spadek o 0,5 punktu procentowego w porównaniu z rokiem 2018).

Jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową (nadal dużo niższą niż w większości krajów członkowskich UE), co ma decydujący wpływ na czas przejazdu. Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w rozkładzie jazdy pociągów, zwanym dalej także „rjp”, edycji 2019/20 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o łącznej długości 1005 km, a obniżenie prędkości na długości 328 km torów.

Daje to dodatni bilans w zakresie poprawy prędkości. Maksymalne dopuszczalne prędkości obowiązujące na sieci objętej Planem przedstawiono na rysunku 2.

Rysunek 2

Maksymalne prędkości na liniach PKP PLK S.A. w 2019 roku



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Warszawa 2020

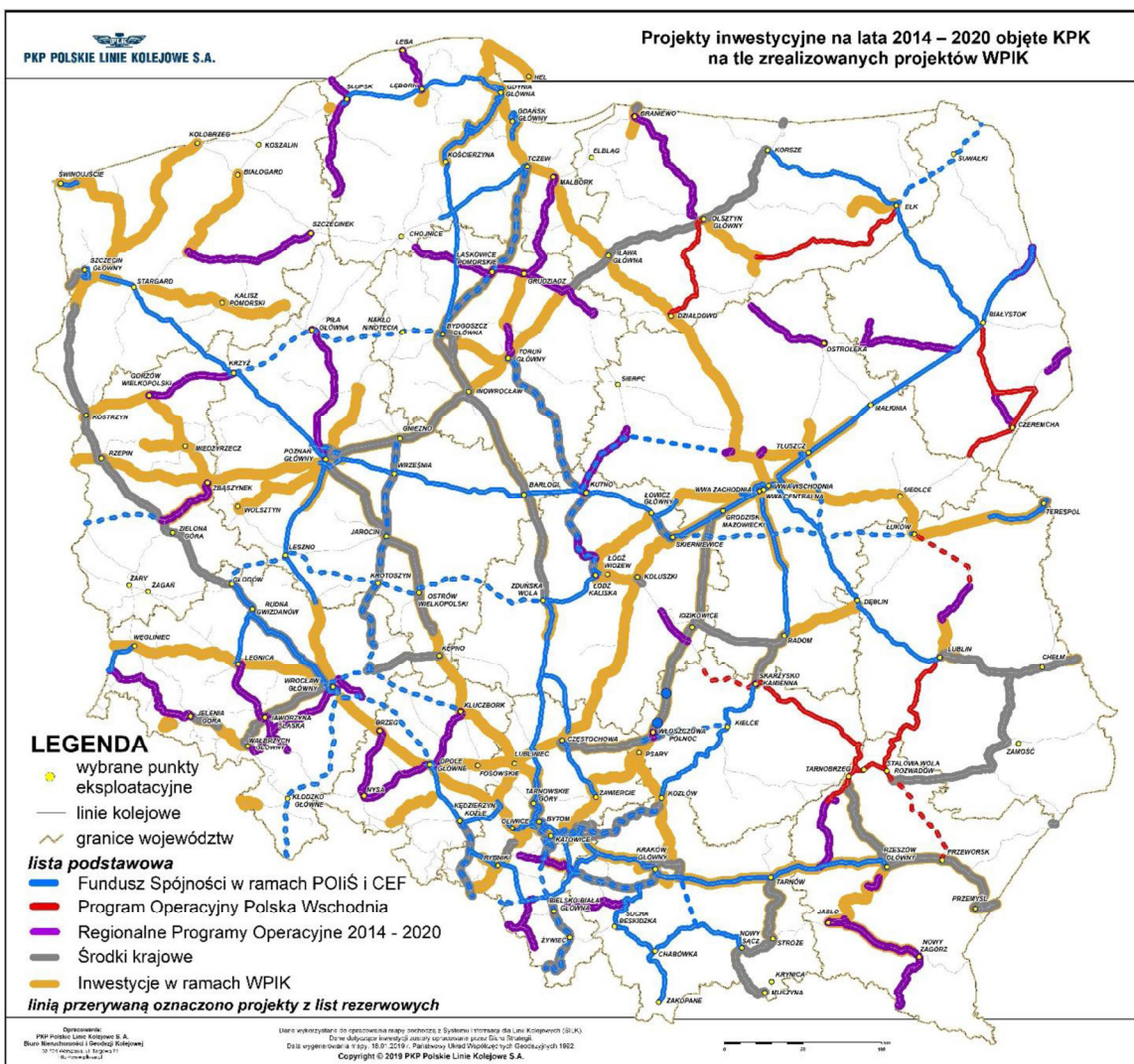
Utrzymaniu powyższej pozytywnej tendencji sprzyja wdrażanie mechanizmu finansowania infrastruktury kolejowej na podstawie wspomnianego wcześniej wieloletniego programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, który określa zadania zarządcy infrastruktury oraz wysokość środków finansowych przewidzianych na ich realizację. W latach 2019-2023 na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej zostanie przeznaczonych ok. 23,8 mld zł ze środków publicznych. Umowę dotyczącą realizacji ww. programu wieloletniego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a PKP PLK S.A. zawarto w grudniu 2018 r. Umowa zawiera katalog wskaźników, które służą do oceny działalności zarządcy, przez pryzmat oferty kierowanej do przewoźników. Celem wskaźników jest obniżenie kosztów oraz ułatwienie funkcjonowania przewoźników kolejowych (np. liczba torów stacyjnych o długości użytecznej co najmniej 740 metrów, długość torów z dopuszczalnym naciskiem Q ≥221 kN/oś, długość torów z prędkością maksymalną V>30 km/h, czy liczba ograniczeń prędkości poniżej

20km/h). Program wieloletni obejmuje też środki skierowane na systematyczną likwidację zaległości utrzymaniowych. Przewidywana aktualizacja programu zakłada między innymi umożliwienie przekazywania poszczególnych (w szczególności nieeksploatowanych) odcinków innym niż PKP PLK S.A. zarządcom infrastruktury, a także bezpośrednio finansowanie tych zarządców.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku realizowane są kolejne projekty infrastrukturalne (rysunek 3), których wdrożenie będzie skutkowało poprawą jakości przewozów, wzrostem bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz wzmocnieniem efektywności transportu kolejowego. Docelowo efektami prowadzonych inwestycji będzie: 9 tys. km przebudowanych linii kolejowych (wskazano długość w km toru), w tym 350 km linii pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, 2 tys. km linii wyposażonych w system ERTMS/ETCS, połączenie ośrodków wojewódzkich liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h.

Rysunek 3

Projekty inwestycyjne na lata 2014–2020 objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych), na tle zrealizowanych projektów Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych



Źródło: Uchwała nr 17/2019 Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

Przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 151/2019 z dnia 3 grudnia 2019 r. „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku”, zwany dalej „Programem Kolej+”, służy właściwemu planowaniu i wsparciu inwestycji pozwalających na usprawnienie komunikacji pasażerskiej na poziomie międzyregionalnym, a także ułatwi planowanie działań realizujących kierunki rozwoju kraju na poziomie regionalnym. Głównym celem Programu Kolej+ jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych. Realizatorem Programu Kolej+ jest PKP PLK S.A. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego zaangażowanymi we wdrożenie poszczególnych projektów. W załączniku do Programu Kolej+ zestawiono miejscowości, dla których zostały zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne, jako rekomendowane do objęcia Programem Kolej+, które będą mogły otrzymać wsparcie w pierwszej kolejności. Należy jednocześnie wskazać, że wykaz tych miejscowości jest katalogiem otwartym, co oznacza, że aplikować o środki mogą inne jednostki samorządu terytorialnego wpisujące się w założenia Programu Kolej+. Będzie to uwarunkowane dostępnością środków przeznaczonych na dofinansowanie w ramach Programu Kolej+.

Kwota środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu Kolej+ wynosi 6 588 mln zł. Jednym z warunków uzyskania dofinansowania (na poziomie maksymalnie 85% kosztów kwalifikujących się do wsparcia) jest posiadanie przez zainteresowaną jednostkę samorządu terytorialnego minimum 15% wkładu własnego do realizacji inwestycji (kosztów kwalifikowanych projektu). Warunkiem jest zakwalifikowanie danego projektu do wsparcia w ramach Programu Kolej+ oraz zawarcie stosownej umowy na jego realizację. Aplikująca jednostka będzie też zobligowana do złożenia deklaracji organizatora transportu, że będzie obsługiwał zrewitalizowaną dzięki programowi linię kolejową.

Przepisy wprowadzające niezbędne rozwiązania finansowe umożliwiające realizację Programu Kolej+, a także rozwiązania dotyczące organizacji przewozów oraz ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją zostały przyjęte ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Uzupełniające cele Programu Kolej+ dotyczą organizacji przewozów pasażerskich, a także ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją. W zakresie **organizacji przewozów** stworzono mechanizm umożliwiający samorządom poszczególnych województw uruchamianie połączeń kolejowych prowadzonych w głąb sąsiedniego województwa, do ośrodka zlokalizowanego nie dalej niż 30 km od granicy województw. W zakresie **ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją** celem Programu Kolej+ jest powstrzymanie degradacji infrastruktury nieeksploatowanych lub wygaszanych linii kolejowych, przez stworzenie mechanizmów prawnych ograniczających możliwość likwidacji takich linii oraz motywujących do zagospodarowania gruntów na potrzeby zarządzania i udostępniania linii kolejowych, a także stworzenie katalogu ciągów komunikacyjnych mających potencjał przewozowy.

Ponadto realizowany jest przez PKP S.A. „Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023”, będący jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach SOR. W jego ramach zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji dworcowych o łącznej wartości ok. 1,6 mld zł. Efektem końcowym realizacji ww. Programu będą wystandaryzowane, wysokiej jakości dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające lokalnym uwarunkowaniom. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei. Przewidziano również wdrożenie rozwiązań energooszczędnych obniżających koszty utrzymania dworców. Jednolity standard budynków pozwoli na wypracowanie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi. W wyniku podejmowanych działań poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz integracji kolei z innymi rodzajami transportu pasażerskiego.

Najważniejsze linie kolejowe Polski są włączone w transeuropejską sieć transportową (TEN-T) w podziale na sieć bazową i sieć kompleksową (struktura dwupoziomowa), zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących

rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.¹⁸⁾) oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 129, z późn. zm.¹⁹⁾). Efektem postępującego wdrożenia projektów inwestycyjnych na sieci TEN-T jest ułatwienie realizacji celów Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii i zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Sieć TEN-T ma umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych.

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

Relacje połączeń kolejowych, realizowane przez przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, których organizatorem jest Minister, mają charakter elastyczny, w ramach ustalonej w Planie liczby połączeń oraz punktów obsługi. Umożliwia to Operatorowi odpowiednie kształtowanie rozkładu jazdy pociągów finansowanych przez Ministra, w celu realizacji przewidzianych w Planie połączeń kolejowych, przy optymalnym wykorzystaniu środków oraz dostosowaniu ich do aktualnie występujących potrzeb. Możliwe jest zatem rozszerzanie lub ograniczanie katalogu połączeń kolejowych Operatora w ramach zakresu przewidzianego w Planie. Działania takie powinny wynikać z analizy zapotrzebowania na określone kategorie przewozów, przy uwzględnieniu możliwości (przepustowości) infrastruktury kolejowej, standardu jakości dostępu, zakresu realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymawczych oraz rentowności linii kolejowych, a także uwarunkowań związanych z dostępnością środków finansowych.

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych prowadzonych w ramach rjp 2017/18 prezentują rysunki 4 i 5.

¹⁸⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3, Dz. Urz. UE LI 128 z 19.05.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 14.02.2019, str. 1.

¹⁹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 80 z 19.03.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 169 z 01.07.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 247 z 15.09.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 286 z 01.11.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 34, Dz. Urz. UE L 193 z 30.07.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE LI 85 z 27.03.2019, str. 16.

Rysunek 4

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych wykonywanych w ramach służby publicznej w rjp 2017/18



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

Rysunek 5

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych wykonywanych jako usługi komercyjne w rjp 2017/18



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

O miejscach postojów pociągów uruchamianych komercyjnie decyduje przewoźnik uruchamiający dany pociąg. Na rysunku 6 przedstawiono rozkład potoków pasażerskich w przewozach zrealizowanych przez Operatora w rjp 2017/18, w ramach usług służby publicznej. Uwzględniono inwestycyjne zamknięcia linii kolejowych na odcinkach Kutno – Poznań oraz Warszawa – Lublin.

Rysunek 6

Potoki pasażerów w przewozach międzywojewódzkich realizowanych w ramach służby publicznej według rjp 2017/18 [pasażerów/dobę]



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

Dostępność komunikacyjna funkcjonujących punktów postojów handlowych²⁰⁾

Dostępność komunikacyjna punktów obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe zależy od tego, jakie linie komunikacyjne uruchamiane są przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie województw, powiatów lub gmin (w zależności od rodzaju połączenia komunikacyjnego).

Najlepsza dostępność do stacji i przystanków kolejowych jest zapewniona w miastach posiadających komunikację miejską. Mimo, że istnieje tam możliwość dojazdu transportem publicznym, linie komunikacyjne

²⁰⁾ Przez „punkty postojów handlowych”, zwane dalej także „punktami postoju”, należy rozumieć miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów.

kursują w wielu przypadkach (zwłaszcza w mniejszych miastach) z niewystarczającą częstotliwością. Ponadto rozkłady jazdy pojazdów komunikacji miejskiej nie są przeważnie skoordynowane z rozkładami jazdy pociągów, co utrudnia wykorzystanie ich jako sprawnego dowóz/odwóz do stacji/przystanku kolejowego.

Sytuacja poza miastami posiadającymi komunikację miejską przedstawia się o wiele gorzej, bowiem zlikwidowano w praktyce wszystkie przewozy realizowane przez oddziały Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS). Tylko niewielka ich część została przejęta przez prywatnych przewoźników – tylko tam gdzie jest to opłacalne finansowo. Skutkuje to uniemożliwieniem dojazdu autobusem w celu przesiadki na pociąg, a nawet całkowitym wykluczeniem komunikacyjnym. Należy uznać, że w chwili obecnej nie istnieje żadne systemowe powiązanie pomiędzy liniami komunikacyjnymi organizowanymi przez Ministra, a autobusowymi liniami komunikacyjnymi organizowanymi przez samorządy. Jest to spowodowane między innymi tym, że na szczeblu wojewódzkim w praktyce autobusowe linie komunikacyjne nie były organizowane.

Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu jest przedmiotem zainteresowania Ministra, który inicjuje i wspiera tworzenie dogodnej oferty połączeń transportowych, w tym autobusowych. W dniu 18 lipca 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 875, 1565 i 1747). Fundusz służy dofinansowaniu przywracania lokalnych połączeń autobusowych. Środki zgromadzone w Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie będzie przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda będzie dokonywał podziału środków Funduszu na rzecz samorządów terytorialnych, jest m.in. realizacja potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Tym samym ustawa zwiększa dostępność połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dla tych osób.

Częściowo dostęp do punktów postoju pociągów międzywojewódzkich jest zapewniony przez przewozy kolejowe o charakterze wojewódzkim, które obsługują mniejsze miejscowości, zwłaszcza tam gdzie zapewniono odpowiednią częstotliwość kursowania pociągów wojewódzkich i skomunikowania z pociągami międzywojewódzkimi. Brakuje jednak systemowego podejścia do tworzenia rozkładów jazdy pociągów, które umożliwiłoby tworzenie cyklicznych skomunikowań z przewoźnikami regionalnymi, a także z transportem autobusowym.

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 rozporządzenia w sprawie Planu, rozpatrując przy tym uwarunkowania w zakresie istniejącej sieci osadniczej, występujących przemieszczeń terytorialnych ludności, potoków ruchu w przewozach pasażerskich w transporcie indywidualnym, 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.

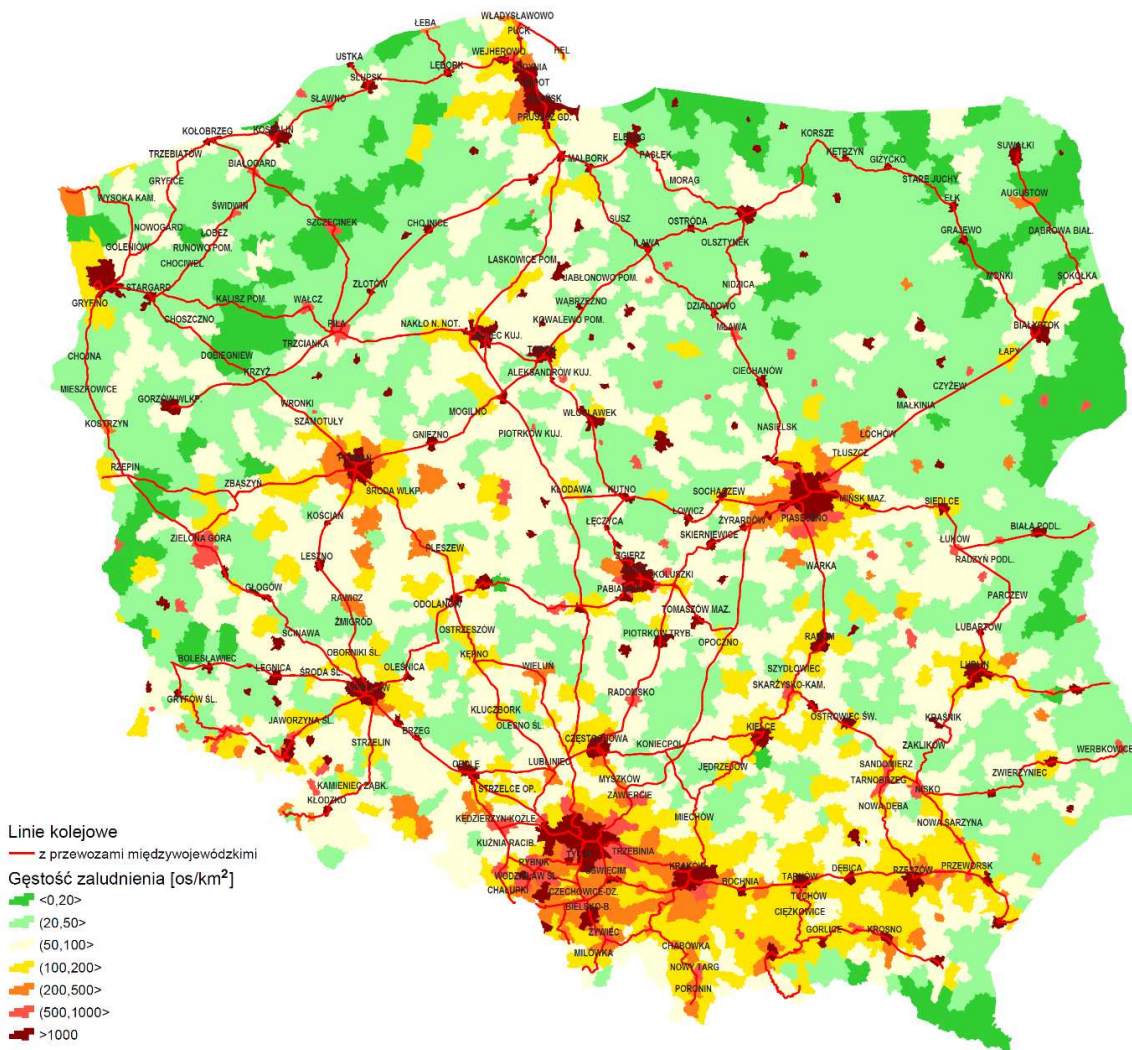
Do największych polskich ośrodków miejskich zaliczane są: Warszawa, Kraków, Łódź, Trójmiasto, Wrocław, Poznań, Katowice (wraz z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią), Szczecin. Ich wzajemne powiązania wytwarzają również ciężenia społeczno-gospodarcze o najsilniejszym charakterze.

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 7 przedstawiono zasięg sieci kolejowej, na której prowadzone są przewozy w ramach 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 7

Gęstość zaludnienia kraju a sieć przewozów realizowanych w ramach Planu (stan na 30.06.2018 r.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (liczba ludności poszczególnych powiatów w roku 2018)

Na kolejnej mapie (rysunek 8) przedstawiono potoki pasażerskie w transporcie kolejowym, odnotowane w przewozach międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej, uwzględniając 500 największych co do wielkości potoku pasażerskiego kierunków. Na rysunku pokazano zagregowane kierunki przemieszczeń między poszczególnymi województwami.

Należy zauważyć, że obecnie można wyodrębnić siedem głównych ośrodków obsługiwanych przez międzywojewódzkie przewozy kolejowe (kolejność według łącznej liczby podróży): Warszawa, Kraków, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Łódź oraz Katowice. W dalszej kolejności są to następujące miasta: Szczecin, Gdynia, Skierniewice, Białystok, Bydgoszcz, Żyrardów, Olsztyn.

Rysunek 8

Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów realizowanych w ramach Planu (rok 2018)



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

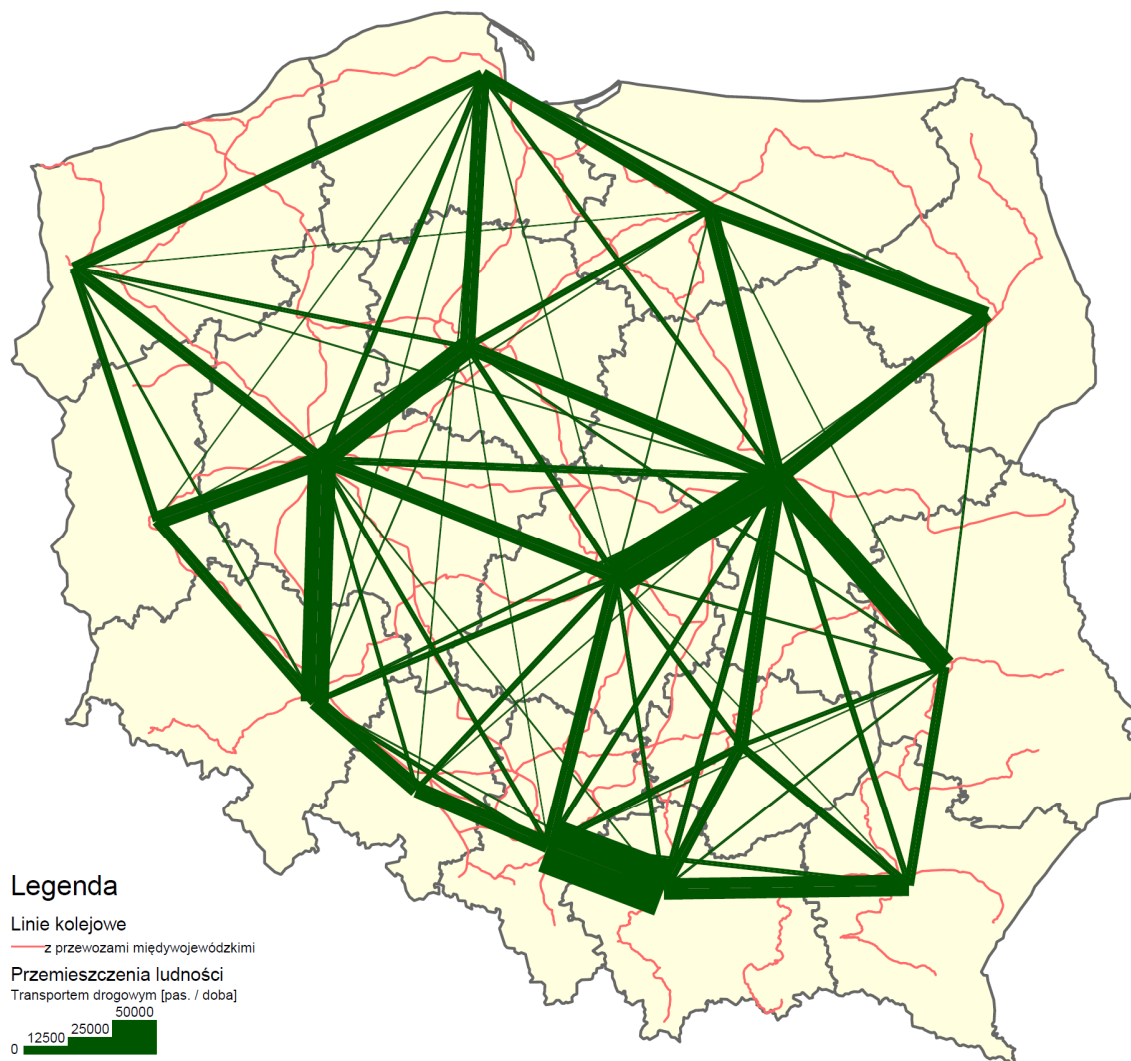
Z rysunku 8 wynika, że występujące potoki ruchu w transporcie kolejowym są ściśle uwarunkowane istniejącymi bezpośrednimi połączeniami kolejowymi. Odnosząc to do mapy ilustrującej natężenie ruchu samochodowego, która może obrazować przemieszczenia ludności (rysunek 9), można zauważyć wiele relacji przemieszczeń nie obsługiwanych przez kolej. Przykładem takich nieobsługiwanych relacji pomiędzy miastami wojewódzkimi są: Łódź – Lublin, Łódź – Kielce, Łódź – Opole, Gorzów Wielkopolski – Szczecin, Białystok – Lublin.

Mapę dla transportu drogowego wykonano w innej skali, niż mapę dla transportu kolejowego, ze względu na zdecydowanie wyższe potoki pasażerskie. 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. Wniosku tego nie zmienia fakt,

że dane dotyczące podróży w transporcie drogowym nie pochodzą z tego samego okresu (są wcześniejsze) co dane dla transportu kolejowego.

Rysunek 9

Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym na tle linii kolejowych (agregacja danych do poziomu województw, rok 2014)



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 Statystyczny²¹⁾, 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.). Zestawienie dotyczy zarówno dojazdów codziennych, jak również podróży weekendowych. Dojazdy do pracy do innych miast wojewódzkich przedstawia tabela 1.

²¹⁾ Dojazdy do pracy, Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, GUS, Warszawa 2014.

Tabela 1

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 województw	1 860
Bydgoszcz	wielkopolskie	700
	pomorskie	600
	mazowieckie	400
	Ogółem ze wszystkich województw	3 418
Gdańsk	mazowieckie	1 400
	warmińsko-mazurskie	1 400
	kujawsko-pomorskie	1 200
	Ogółem ze wszystkich województw	7 891
Gorzów Wielkopolski	zachodniopomorskie	900
	dolnośląskie	400
	wielkopolskie	300
	Ogółem ze wszystkich województw	1 752
Katowice	małopolskie	3 900
	mazowieckie	900
	wielkopolskie	800
	Ogółem ze wszystkich województw	9 052
Kielce	mazowieckie	700
	podkarpackie	500
	małopolskie	400
	Ogółem ze wszystkich województw	3 685
Kraków	śląskie	5 100
	podkarpackie	3 800
	świętokrzyskie	2 600
	Ogółem ze wszystkich województw	22 941
Lublin	mazowieckie	900
	podkarpackie	700
	podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich województw	4 093
Łódź	mazowieckie	1 600
	wielkopolskie	1 300
	małopolskie	1 000
	Ogółem ze wszystkich województw	9 396
Olsztyn	mazowieckie	400
	podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich województw	1 881
Opole	śląskie	800
	dolnośląskie	800
	Ogółem ze wszystkich województw	2 927

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

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

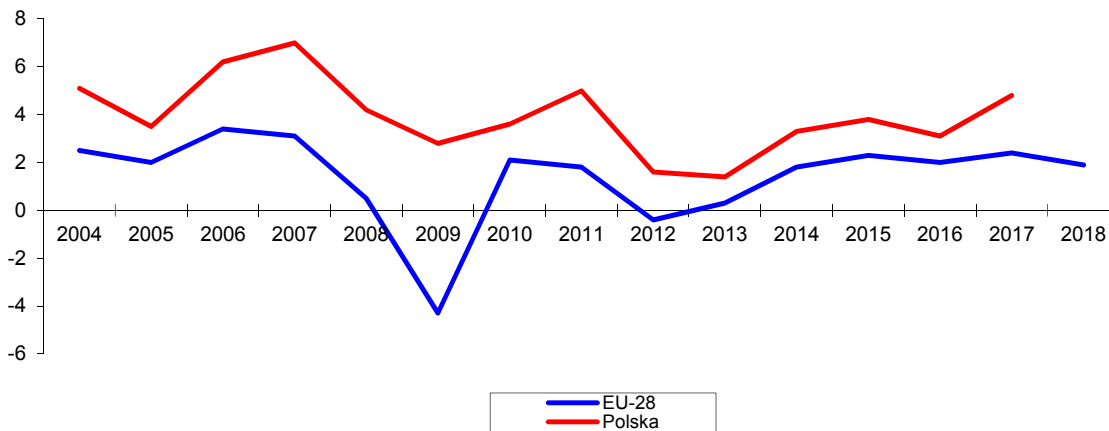
Zakładając, że strumienie osób przyjeżdżających do pracy do stolic województw, stanowią zasadniczo mieszkańcy macierzystego województwa, na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że udział mieszkańców województw ościennych także jest istotny. Dane wskazują na zapotrzebowanie na przewozy pomiędzy województwami, w tym zwłaszcza sąsiadującymi.

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 stosunkowo wysokiego tempa rozwoju gospodarczego kraju mierzonego poziomem wzrostu PKB (rysunek 10), wskaźnik PKB *per capita* (uznawany za jedną z miar zamożności państwa) sytuował Polskę na 22 pozycji w rankingu państw członkowskich UE w 2017 r. (rysunek 11).

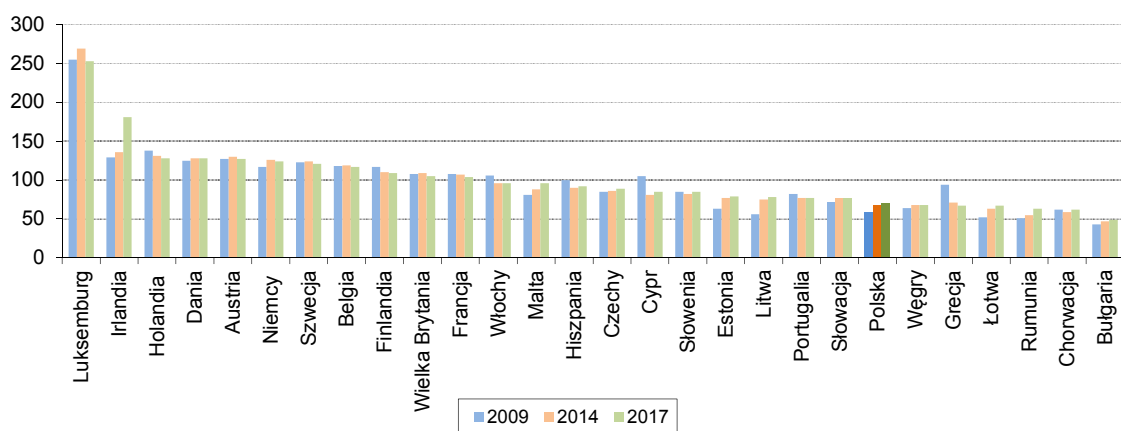
Rysunek 10

Wzrost % PKB w Polsce i w UE–28



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Rysunek 11

Wskaźnik PKB per capita krajów członkowskich (UE–28=100%)²²⁾

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych 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

²²⁾ Kraje uszeregowane wg poziomu wskaźnika w 2017 r.

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 mierzonych liczbą przewiezionych pasażerów:

- ogółem w transporcie zbiorowym,
- ogółem w transporcie kolejowym,
- w segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

Występujące w Polsce na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zmiany ogólnej liczby ludności są relatywnie nieduże, przy czym zachodzą zmiany struktury wiekowej, np. istotny wzrost liczby osób starszych, o ograniczonym zapotrzebowaniu na przewozy na dalszych dystansach. 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 zagranicznych na pobyt stały osiągnęło w roku 2017 wartość około +1,44 tys. osób, co oznacza, że liczba imigrantów była większa od osób emigrujących z Polski²³⁾.

Od 2001 r. obserwuje się systematyczną tendencję wzrostu wskaźnika zatrudnienia, który zwiększył się o 7,6 punktu procentowego, z poziomu 46,1% do 53,7% w roku 2017. Skorelowana ze wskaźnikiem zatrudnienia stopa bezrobocia w Polsce podlegała znacznym wahaniom. Spadek stopy bezrobocia odnotowuje się w latach 2004–2008 oraz od roku 2014, przy czym od roku 2015 ma wartość jednocyfrową (w roku 2018 5,8%). Pomimo stałego zmniejszania się popytu na pasażerskie przewozy transportem zbiorowym ogółem, w okresie ostatnich 17 lat, z poziomu 1236,7 mln osób do 696,2 mln osób, zauważa się okresowy wzrost zainteresowania przewozami kolejowymi, szczególnie w segmencie międzywojewódzkim. Zwiększenie przewozów w tym segmencie nastąpiło w latach 2006–2008, w roku 2010 oraz w latach 2015–2017. Spadek bezrobocia od roku 2014, skutkowało wzrostem popytu na pasażerskie przewozy kolejowe, przy czym tempo wzrostu w segmencie międzyregionalnym było zdecydowanie większe, niż dynamika całego wolumenu podróży pociągami. Omawiane tendencje ilustruje rysunek 12.

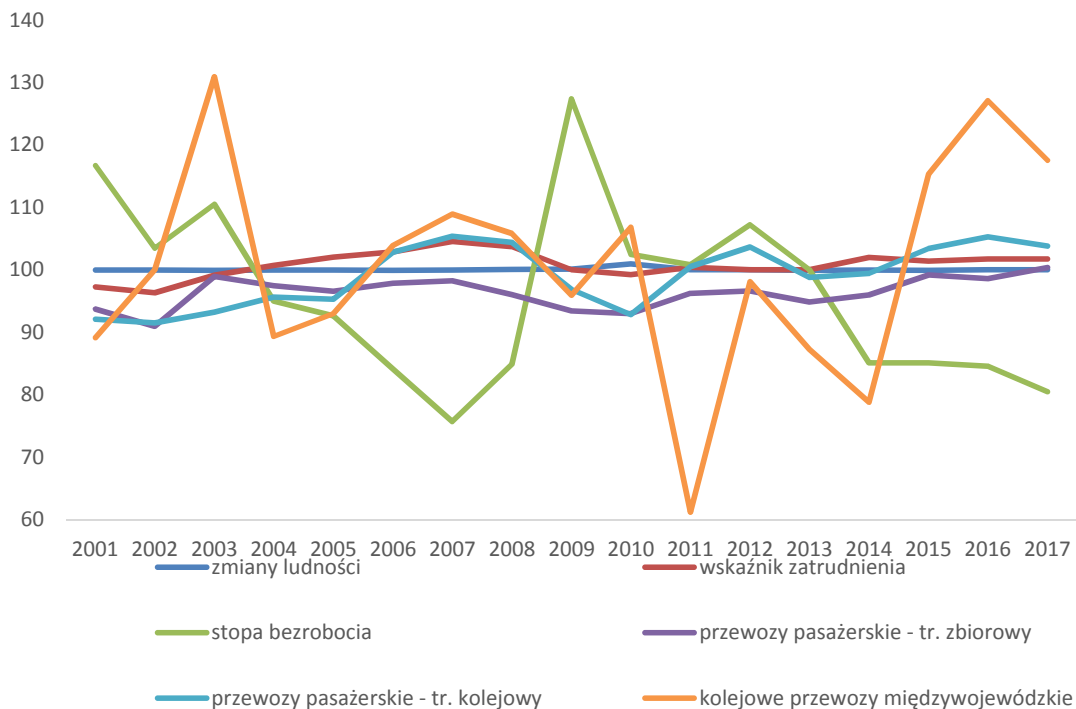
Od roku 2000 obserwuje się generalną poprawę sytuacji ekonomicznej ludności. Średnie wynagrodzenie brutto wzrosło o 135,3%, miesięczny dochód rozporządzalny przypadający na 1 osobę o 161,8%, a miesięczne wydatki na 1 osobę w tym okresie zwiększyły się o 96,2%. Różnice występujące pomiędzy dochodami a wydatkami mogą świadczyć o zwiększającym się budżecie gospodarstw domowych i trendzie bogacenia się ludności.

Zależności występujące między dynamiką wynagrodzeń, dochodów i wydatków, a zmianami poziomu przewozów przedstawiono na rysunku 13. Nie istnieje prosta i bezpośrednia zależność wskazująca, że wzrost poziomu dochodów automatycznie przekłada się na korzystanie przez społeczeństwo z usług transportu kolejowego w segmencie przewozów międzywojewódzkich. Jednakże na podstawie obserwacji zachowań społecznych na przestrzeni ostatnich lat można wnioskować, że wzrost wynagrodzeń i dochodów skutkuje zwiększeniem skłonności do korzystania z tego rodzaju przewozów. Uwzględniając dominujące motywacje podróży charakterystyczne dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich (podróże fakultatywne, utrzymywanie kontaktów rodzinnych, turystyka), należy przyjąć, że co do zasady, chęć korzystania z nich powinna wzrastać wraz ze zwiększaniem się poziomu wynagrodzeń i dochodów. Taką sytuację można zauważyć w latach: 2003, 2006–2008, 2010 oraz 2015–2017.

¹⁹⁾ GUS. Bank Danych Lokalnych, stan na koniec 2017 roku.

Rysunek 12

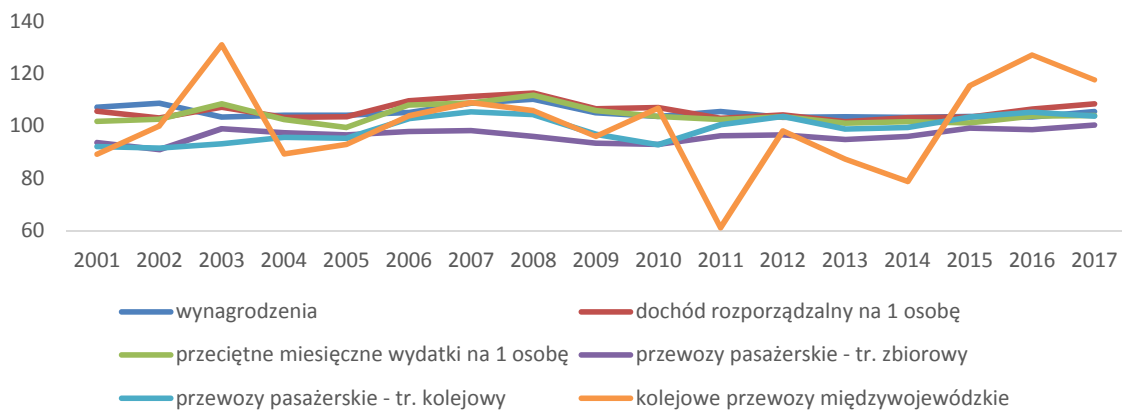
Dynamika zmian przewozów pasażerów, ludności, wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia w latach 2001–2017 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rysunek 13

Dynamika zmian przewozów, poziomu wynagrodzeń, dochodów i wydatków w latach 2001–2017 [%]

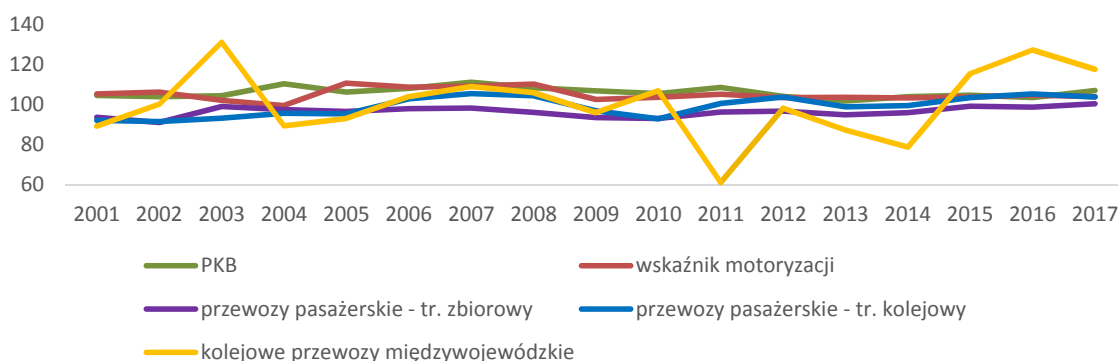


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stopniowe bogacenie się Polaków, wpływa jednak 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 2017 wyniósł 585,5 i wzrósł o 115,3% w porównaniu z rokiem 2001, kiedy wynosił 271,9. 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 prezentuje rysunek 14.

Rysunek 14

Dynamika zmian przewozów, poziomu PKB i wskaźnika motoryzacji w latach 2001–2017 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Pasażerski transport zbiorowy w Polsce (poza obszarem dużych miast) od wielu lat traci swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Mają na to wpływ rosnący wskaźnik zatrudnienia oraz wzrost zamożności ludności, prowadzące do wzrastającego wskaźnika motoryzacji. Spadek zainteresowania transportem publicznym wynikał również w dużym stopniu z pogarszającej się oferty przewozowej i braku poprawy jakości usług, dostosowujących je do wzrastających wymagań podróźnych. W tym zakresie można mówić o wytworzeniu się swoistego błędnego koła: jeszcze w latach 90-tych, kiedy to rozpoczęto zawieszanie przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności. Obsługiwały one zazwyczaj obszary o najgorszych wskaźnikach gospodarczych, co dodatkowo osłabiało pozycję konkurencyjną tych obszarów i powodowało rezygnację potencjalnych pasażerów z możliwości przejazdu transportem kolejowym, ponieważ istniejąca oferta stała się dla nich niedostępna. 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, 2011–2012 oraz 2015–2017, natomiast w ruchu międzywojewódzkim przypada na lata: 2003, 2006–2008, 2010 oraz 2015–2017. Okresom tym odpowiada dobra koniunktura w gospodarce krajowej, tj. wzrost produktu krajowego brutto i zmniejszająca się stopa bezrobocia. Lata 2015–2017 to także efekty inwestycji w transport kolejowy, zrealizowanych w ramach unijnej perspektywy finansowej 2007-2013. 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 w roku 2014 osiągnęły

najniższe wyniki w analizowanym okresie, jeśli chodzi o liczbę pasażerów (20,8 mln osób) oraz pracę przewozową (4,8 mld pasażerokilometrów, zwanych dalej „paskm”). Dane za 2017 rok uległy poprawie w zakresie liczby pasażerów o 72,2%, a pracy przewozowej o 67,7%, choć nie osiągnęły jeszcze najwyższych poziomów analizowanego przedziału czasu.

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:

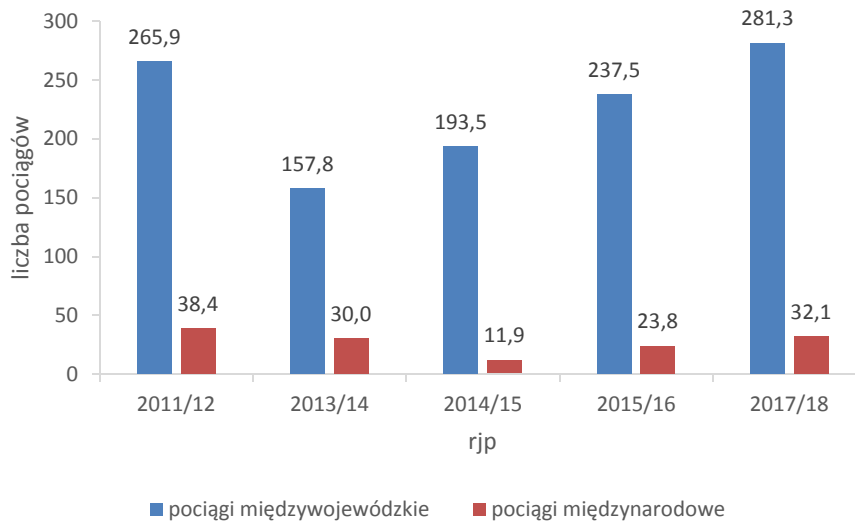
- liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz poziom pracy eksploatacyjnej,
- dostępność komunikacyjną i liczbę mieszkańców w danym rejonie komunikacyjnym,
- liczbę połączeń kolejowych oferowanych w ramach Planu przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców poszczególnych powiatów,
- liczbę podróży przypadających na 1 tys. osób zamieszkujących dany rejon komunikacyjny (powiat),
- inne aspekty jakościowe oferty zapewnianej przez operatora, w tym: prędkość handlową pociągów, czas oczekiwania na przesiadkę oraz skomunikowania w wybranych węzłach kolejowych oraz punktualność pociągów.

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 liczby pociągów, których organizatorem jest Minister w rjp 2017/18 obejmuje średnio na dobę 281,3 pociągów międzywojewódzkich i 32,1 pociągów międzynarodowych. Zrealizowana łączna praca eksploatacyjna w roku 2018 wyniosła 50,55 mln pociągokilometrów, zwanych dalej „pockm”, z czego dominujący udział (93,3%) przypada na ruch międzywojewódzki. Porównując liczbę pociągów międzywojewódzkich i pracę eksploatacyjną na przestrzeni ostatnich lat, zauważa się stały wzrost ich wartości od rjp 2013/14, co przedstawiają rysunki 15 i 16.

Rysunek 15

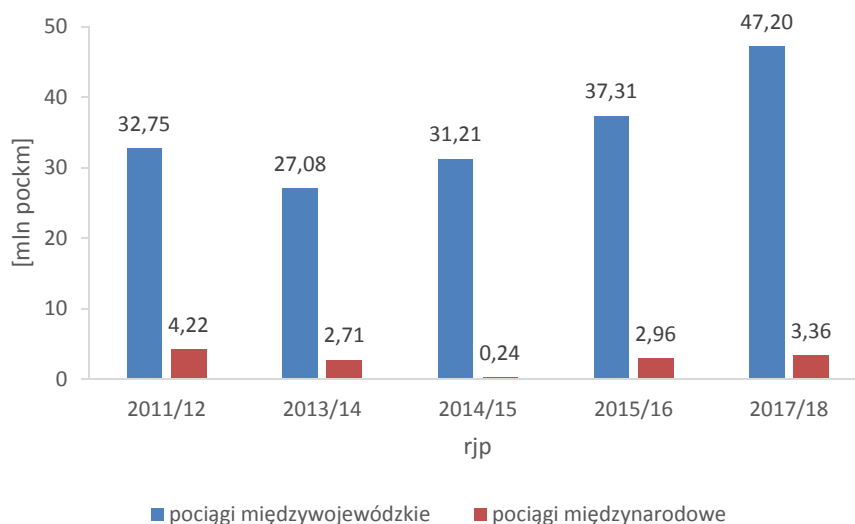
Średniodobowa liczba pociągów w ramach połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, rjp 2011/12 – 2017/18



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Rysunek 16

Praca eksploatacyjna pociągów w ramach połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, rjp 2011/12 – 2017/18



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Na przestrzeni czterech lat (2011/12–2014/15) **poziom oferty w ruchu międzynarodowym**, wyrażonej liczbą pociągów i wykonywaną przez nie pracą eksploatacyjną ulegał zmianom. Wartości średniej rocznej dobowej liczby pociągów i pracy eksploatacyjnej zrealizowane w ramach rjp 2017/18 nie uzyskały poziomu z rjp

2011/12. Należy wskazać, że różnice wielkości pracy eksploatacyjnej wynikają zarówno z liczby pociągów jak i długości odcinków, jakie pociągi międzynarodowe obsługiwały na terenie Polski w kolejnych latach. Oferta mierzona liczbą pociągów jest mniejsza średnio o ponad 6 pociągów (16,4%), natomiast praca eksploatacyjna o 0,86 mln pociągów (20,4%). Różnice wynikają głównie ze sposobu finansowania przez Ministra (służba publiczna albo pociągi komercyjne) pociągów międzynarodowych na poszczególnych trasach w kolejnych latach.

Generalnie, obserwowana w ostatnich latach poprawa oferty przewozowej w zakresie liczby uruchamianych pociągów oraz zwiększania pracy eksploatacyjnej w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych skutkowało zwiększonym zainteresowaniem podróżnych. Wzrost popytu na przewozy okazał się w rzeczywistości większy niż pierwotnie prognozowano.

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 wpływa kształt sieci wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich. Występują przypadki, w których istniejące linie kolejowe o dogodnym dla mieszkańców przebiegu nie są wykorzystywane w przewozach dalekobieżnych (linie te są uwzględnione w części 3.8. dotyczącej docelowego kształtu sieci połączeń). Należy też zaznaczyć, że odpowiednia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych nie jest jedynym wyznacznikiem jakości oferty przewozowej, jednakże jest to kryterium bardzo istotne z punktu widzenia jej dostępności.

Przeprowadzona analiza uwzględnia zamknięcia linii kolejowych na odcinkach Kutno – Poznań oraz Warszawa – Lublin w czasie obowiązywania rjp 2017/18, spowodowane pracami inwestycyjnymi. Rysunek 17 przedstawia gęstość rozmieszczenia punktów zatrzymań pociągów międzywojewódzkich uruchamianych w ramach Planu, którą 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 0,54 na 100 km² (gdy brane są pod uwagę tylko powiaty obsługiwane; ogólnie dla całego kraju jest wskaźnik wynosi tylko około 0,34 na 100 km²). Dla Miasta Stołecznego Warszawy wartość wskaźnika wynosi 0,58.

Przedział średni przyjęto w zakresie 0,4 - 0,8 punktu postoju handlowego na 100 km². W przedziale tym oprócz Warszawy znalazły się powiaty (według rosnącej gęstości punktów obsługi): aleksandrowski, tatrzański, łańcucki, głogowski, krapkowicki, lubański, oświęcimski, m. Świnoujście, kamiennogórski, skarżyski, legionowski, leżajski, m. Dąbrowa Górnicza, ropczycko-sędziszowski, będziński, raciborski, m. Bydgoszcz, nowodworski, m. Katowice, m. Kraków, świdnicki, m. Jaworzno, m. Opole, żywiecki, m. Rybnik, m. Lublin, pucki, m. Gdynia, m. Gliwice, nowosądecki, m. Bielsko-Biała.

Największą gęstością charakteryzują się ośrodki miejskie (ze względu na stosunkowo małą powierzchnię) oraz powiaty: zduńskowolski, jeleniogórski oraz cieszyński. Duże ośrodki miejskie są sklasyfikowane powyżej średniej. Należy przy tym wskazać, że w niektórych powiatach funkcjonują jedynie połączenia sezonowe, zatem dostępność do stacji i przystanków osobowych nie przekłada się na dogodną możliwość korzystania z pociągów dalekobieżnych w ciągu całego roku.

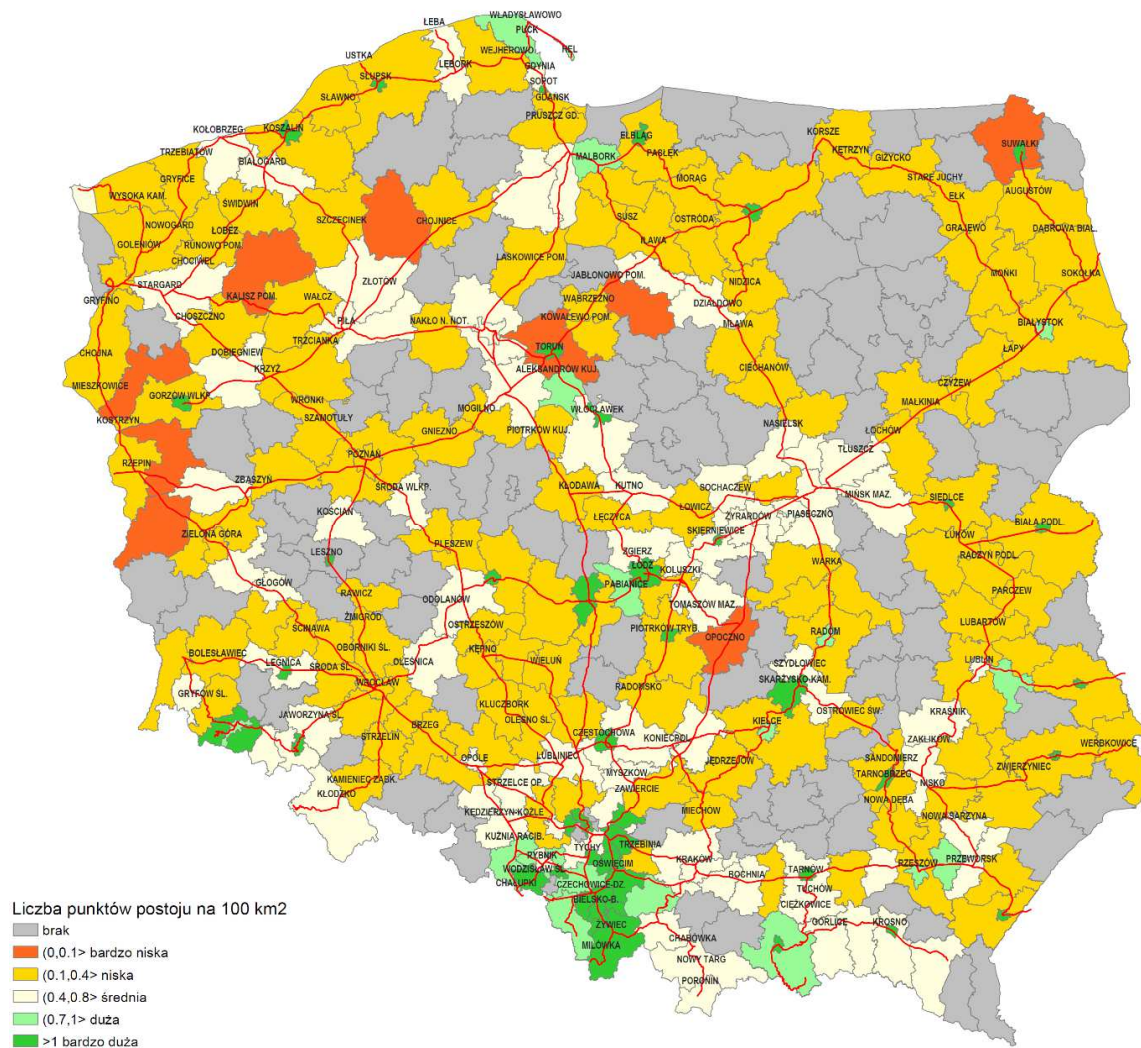
Najniższą gęstością rozmieszczenia punktów postojów handlowych charakteryzują się powiaty (według rosnącej gęstości): wołomiński, działdowski, nidzicki, radzyński, grajewski, oleski, łowicki, krośnieński, zawierciański, tomaszowski, brodnicki, opoczyński, nakielski, kaliski, mławski, przemyski, gorzowski, ostrowski, węgrowski, krakowski, gnieźnieński, grójecki, bolesławiecki, suwalski, bydgoski, łukowski, elbląski, piotrkowski, radomszczański, świecki, częstochowski, opolski, człuchowski, drawski, szczecinecki, olsztyński, białostocki.

Ponadto według stanu na 31 grudnia 2017 r. aż 140 spośród 380 powiatów (37%) nie było bezpośrednio obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie w ramach Planu.

Ze względu na 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 17

Gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla połączeń realizowanych w ramach Planu w poszczególnych powiatach (rjp 2017/18)



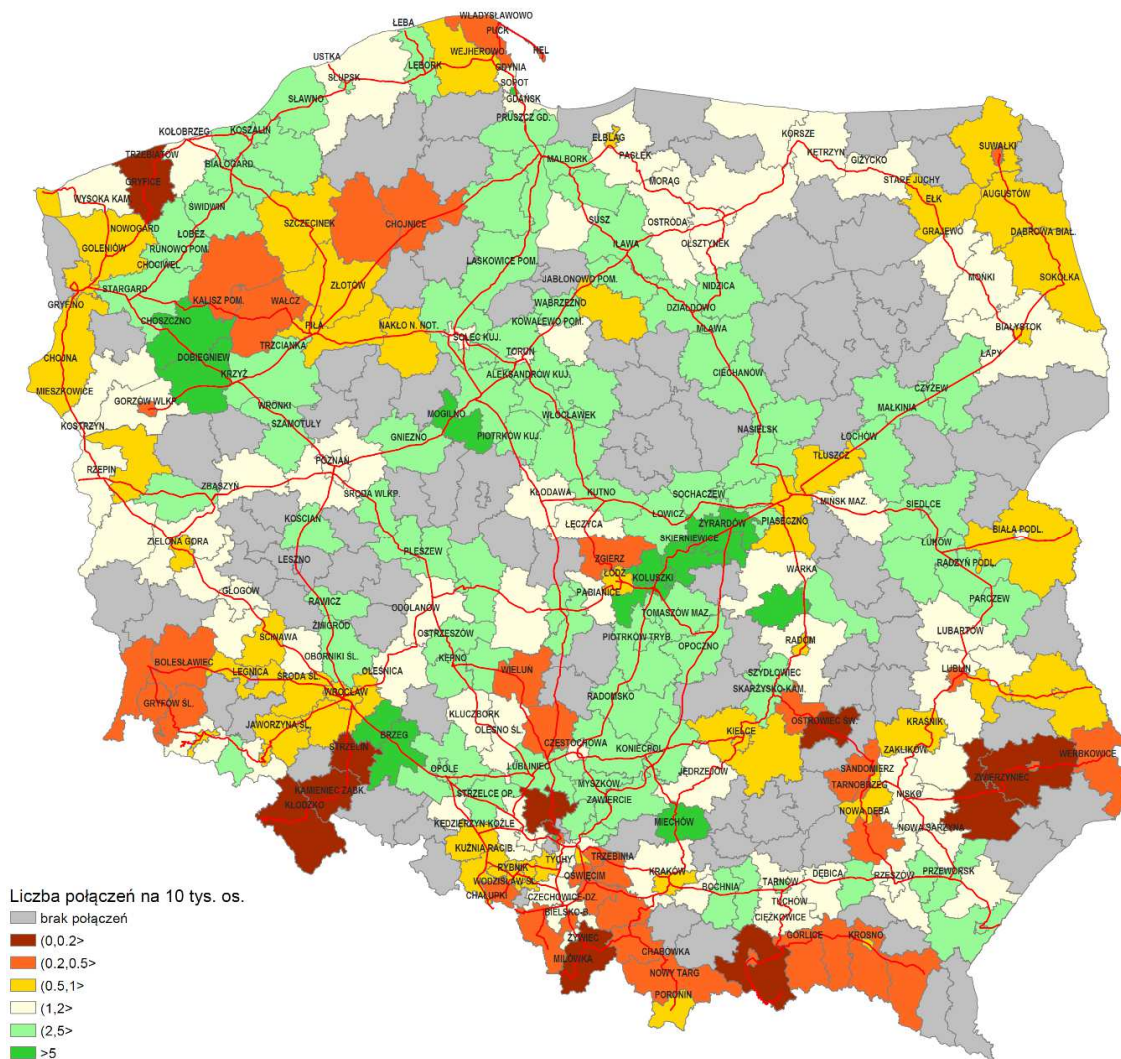
Źródło: opracowanie własne

Następnym rozpatrywanym parametrem jest **liczba połączeń kolejowych oferowanych w ramach Planu przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców poszczególnych powiatów** (Rysunek 18). Umożliwia to przedstawienie poziomu oferty przewozowej w odniesieniu do wielkości populacji zamieszkującej dany powiat. Średnio w skali kraju przypada 1,3 połączenia uruchamianego w ramach Planu średnio na dobę na 10 tys. mieszkańców. Najwięcej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest dostępnych w następujących powiatach: m. Sopot, m. Skierniewice, miechowski, mogileński, łódzki wschodni, żyrardowski, choszczeński, strzelecko-drezdenecki, oławski, brzeski.

Najmniej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest dostępnych w następujących powiatach: kłodzki, ząbkowski, strzeliński, nowosądecki, gryficki, żywiecki, m. Bytom, krakowski, tarnowski, ostrowiecki, tarnogórski, zamojski.

Rysunek 18

Liczba połączeń w ramach połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. mieszkańców według poszczególnych powiatów (rjp 2017/18)



Źródło: opracowanie własne

Liczba pasażerów korzystających z pociągów międzywojewódzkich przypadająca na 1 tys. mieszkańców (rysunek 19) jest parametrem pomocnym przy ocenie wykorzystania dostępnej oferty przewozowej w odniesieniu do potencjału demograficznego poszczególnych powiatów.

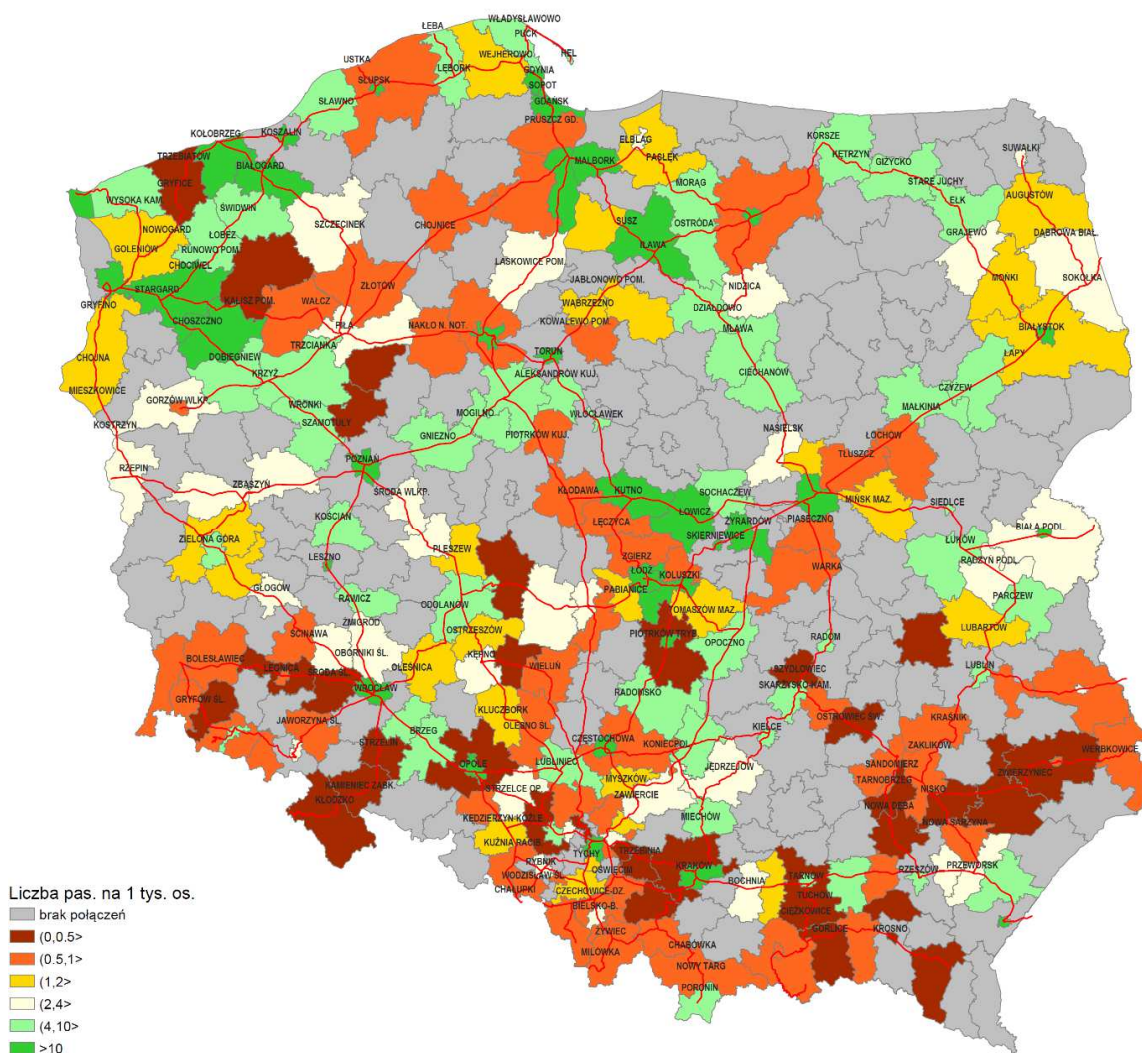
Największa liczba pasażerów przypadająca na jedno połączenie międzywojewódzkie przypada w powiatach: m. Skierniewice, żyrardowski, m. Sopot, m. Przemyśl, m. Poznań, m. Warszawa, m. Wrocław, m. Olsztyn, m. Opole, m. Leszno, m. Katowice, kołobrzeski.

Najmniej osób korzysta z połączeń w następujących powiatach: biłgorajski, zamojski, opolski, gryficki, kłodzki, gorlicki, m. Krosno, m. Chorzów, piotrkowski, kaliski, szymborski, średzki, strzeliński, ząbkowski, tarnowski, krakowski, gliwicki, wadowicki.

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

Rysunek 19

**Liczba pasażerów pociągów międzywojewódzkich
na 1 tys. mieszkańców wg powiatów (rjp 2017/18)**



Źródło: opracowanie własne

Średnia prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich, których organizatorem jest Minister wynosi w rjp 2017/18 78,6 km/h. W stosunku do rjp 2011/12 prędkość ta wzrosła o 18,2 km/h, w porównaniu z rjp 2014/15 o 6,0 km/h, a w odniesieniu do rjp 2015/16 o 1,45 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 110 km/h) osiągają pociągi w relacjach Warszawa Wschodnia – Kraków Główny (poc. nr 3128/9 i 1320/1 *Sawa*). Najniższe prędkości handlowe (poniżej 40 km/h) – pociągi sezonowe kursujące na odcinkach: Gdynia – Hel, Jasto – Zagórz i Wrocław – Kudowa-Zdrój.

Średnia prędkość handlowa dla połączeń międzywojewódzkich w relacjach Warszawa Centralna – pozostałe miasta wojewódzkie zgodnie z rjp 2017/18 wynosiła 88,6 km/h. W porównaniu z rjp 2011/12 wzrosła ona o 16,9 km/h, w stosunku do rjp 2014/15 o 9,1 km/h, natomiast w relacji do rjp 2015/16 o 2,7 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 100 km/h) osiągają pociągi w relacjach Warszawa – Łódź Widzew, następnie Warszawa – Poznań (97,0 km/h), Warszawa – Olsztyn (94,8 km/h) i Warszawa – Toruń (90,9 km/h). W odniesieniu do pojedynczych połączeń największą prędkość handlową (122,5 km/h) uzyskał pociąg nr

3128/9 *Sawa* w relacji Kraków – Warszawa, kursujący po Centralnej Magistrali Kolejowej. Najniższe prędkości handlowe wykazały pociągi w relacjach do Kielc (67,0 km/h) i Rzeszowa (75,7 km/h).

Z kolei **średnia prędkość handlowa pociągów objętych Planem w międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich** osiągnęła w rjp 2017/18 wartość 81,2 km/h. Wartość ta sukcesywnie wzrasta, w porównaniu z rjp 2015/16 o 3,7 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 w poszczególnych kierunkach z dojeżdżającymi/odjeżdżającymi pociągami innych rodzajów są zróżnicowane.

Sieć połączeń objętych Planem wymaga wewnętrznej spójności w zakresie skomunikowań. Zapewnienie skomunikowań połączeń wojewódzkich 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 funkcję koordynującą, ma największe możliwości w zakresie optymalizacji systemu skomunikowań, jest zobowiązany do utworzenia, a następnie utrzymania systemu skomunikowań. Stacje, na których oczekuje się skomunikowań połączeń wojewódzkich z połączeniami międzywojewódzkimi wskazuje tabela 6.

Największa ilość relacji pociągów wojewódzkich, międzywojewódzkich, międzynarodowych i kwalifikowanych skupia się w głównych węzłach kolejowych. Z punktu widzenia pasażera przyjazdu i odjazdu pociągów międzywojewódzkich i pociągów wojewódzkich na tych stacjach powinny być ze sobą skorelowane tak, aby uzyskać skomunikowanie w czasie minimalnym 5 minut, lecz nieprzekraczającym 30 minut. Aby to osiągnąć niezbędna jest wzajemna współpraca na poszczególnych etapach tworzenia rozkładu jazdy pomiędzy organizatorami przewozów różnych szczebli, przewoźnikami realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie oraz zarządcą infrastruktury, który odpowiada za konstrukcję rjp.

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 wojewódzkiego, 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 wojewódzkimi 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 2017/18 wskazuje, że dla tych stacji średni czas skomunikowania²⁴⁾ pociągów międzywojewódzkich z pociągami innych kategorii

²⁴⁾ Czas skomunikowania był obliczany przy czasie oczekiwania mniejszym niż 60 minut.

wynosi 30 minut. Poziom tego parametru został zwiększony w stosunku do rjp 2015/16 i rjp 2014/15 o 5 minut, natomiast w porównaniu z rjp 2013/14 wzrósł o ponad 3 minuty. Obecnie na stacjach tych, w przypadku 26,4% połączeń, czas oczekiwania jest krótszy niż 30 minut. 24,7% połączeń wymaga czasu oczekiwania od 30 do 60 minut, natomiast w 48,9% przypadków czas ten przekracza jedną godzinę. W porównaniu z rjp 2015/16 wartości te uległy pogorszeniu w zakresie czasu oczekiwania do 30 minut o 8,8 punktu procentowego oraz w połączeniach, dla których czas oczekiwania na przesiadkę przekroczył 1 godzinę (bądź nie zapewniono go w ogóle) o 4,3 punktu procentowego.

Mając na uwadze kryterium korzystnego skomunikowania (czas oczekiwania na przesiadkę mieści się w przedziale 5-15 minut), tylko co dziesiąte połączenie (10,7%) w analizowanych węzłach spełnia podany warunek. Wydłużając czas oczekiwania maksymalnie do 30 minut, za skomunikowane można uznać kolejnych 15,7% połączeń. Dane te jednoznacznie wskazują zatem, że udział połączeń wewnątrzgałęziowych nie posiadających skomunikowania jest wysoki i sięga 73,6%. Ta negatywna ocena poziomu zapewnionych skomunikowań pociągów z oferty Ministra oraz pociągów pozostałych kategorii, powinna skłonić organizatorów szczebla samorządowego do monitorowania korelacji rozkładów jazdy i stałej poprawy jakości w zakresie gwarancji wzajemnych skomunikowań wewnątrzgałęziowych.

Wnioski te wskazują, że niezbędne jest systematyczne dążenie do uzyskania poprawy standardów w zakresie wzajemnych skomunikowań pociągów różnych kategorii.

Punktualność pociągów, czyli zgodność realizacji przewozu według skonstruowanego rozkładu jazdy, określająca godziny odjazdu i przyjazdu pociągów, jest elementem związanym z aspektem jakościowym usługi transportowej. Czynnikiem ten znacząco wpływa na ocenę przez podróżnych oferty przewozowej, zatem może on kształtować popyt na pasażerskie przewozy kolejowe. W roku 2018 punktualność pociągów międzywojewódzkich uruchamianych w ramach służby publicznej wyniosła średnio 75,8%, a pociągów międzynarodowych 67%, co należy uznać za poziom niezadowolający.

3.4. Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych

Transport lotniczy. Liczba pasażerów na polskich lotniskach w 2017 r. wyniosła 11,846 mln osób, w tym w komunikacji krajowej: 1,525 mln osób, co stanowi 12,9%. Ta gałąź transportu wykazuje silny trend rozwoju. W stosunku do roku 2016 nastąpił wzrost liczby podróżnych, w ruchu krajowym o 13,7%, natomiast w komunikacji międzynarodowej aż o 38,8%.

Transport autobusowy. Przewozy osób transportem drogowym²⁵⁾ w roku 2017 wynosiły 378,6 mln pasażerów, natomiast praca przewozowa liczyła 18 930,7 mln paskm. W okresie ostatniej dekady liczba podróżujących autobusami zmniejszyła się aż o 43,2%, a w stosunku do roku 2016 o 3,0%. Porównując wielkość pracy przewozowej w roku 2008, obecnie jest ona na poziomie 70,7%, zaś w stosunku do roku 2016 spadła o 1,2%.

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 dla 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. Celem realizowanych zmian jest podniesienie komfortu podróży, czemu służy coraz nowocześniejszy i wygodniejszy tabor, stosowany w przewozach międzywojewódzkich.

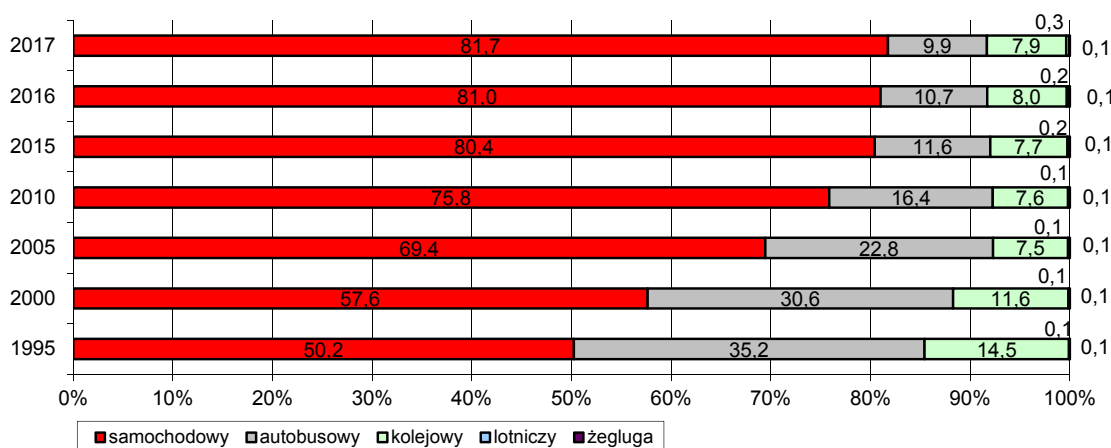
Konkurencja jakościowa i cenowa ze strony przewoźników lotniczych i niektórych drogowych jest na tyle

²⁵⁾ Bez przewozów komunikacją indywidualną.

skuteczna, że przy ewentualnym zaprzestaniu procesu podnoszenia jakości 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, wynikająca z regularnych zmian rozkładu jazdy, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem możliwości 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 w większym stopniu przesiadają się do komunikacji indywidualnej niż do transportu autobusowego, o czym świadczy postępujący od 1990 r. spadek przewozów pasażerskich w tym rodzaju ruchu (o ponad 80%). 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 zobrazowano na rysunku 20.

Rysunek 20

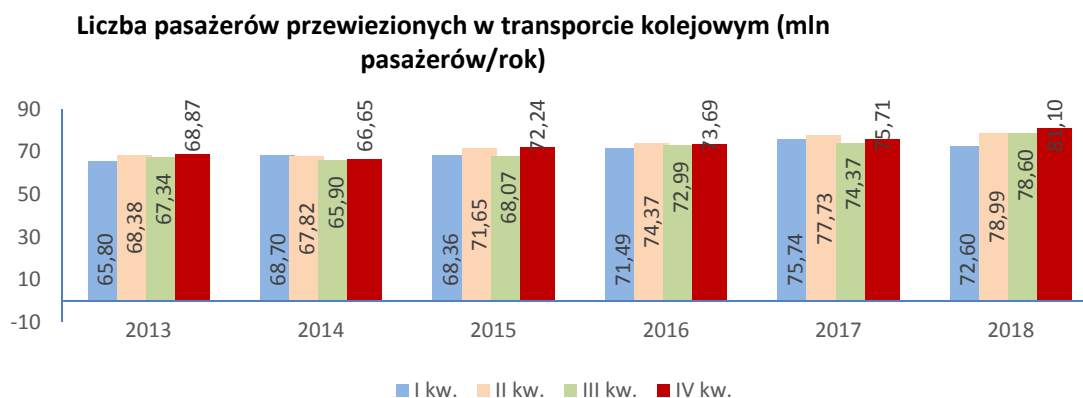
Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich ogółem wg liczby podróży w latach 1995–2017



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Kwartalne dane ilustrujące wcześniejszą i aktualną sytuację na rynku przewozów pasażerskich wykonywanych w transporcie kolejowym (rysunek 21) świadczą o stopniowym od roku 2015 wzroście liczby przewiezionych podróży. Jest on osiągany w zasadzie w każdym segmencie usług przewozowych, choć w zróżnicowanym stopniu. Wzrost nastąpił 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, dysponujących nowszym i zmodernizowanym taborem, oferując pasażerom wyższe od przeciętnie obowiązujących standardy usług przewozowych. Z powyższego widać, że kolej jest segmentem perspektywnym, posiadającym potencjał dla dalszego rozwoju, przy spełnieniu warunku poprawy oferty w zakresie czasu przejazdu, częstotliwości, komfortu i akceptowanej ceny.

Rysunek 21



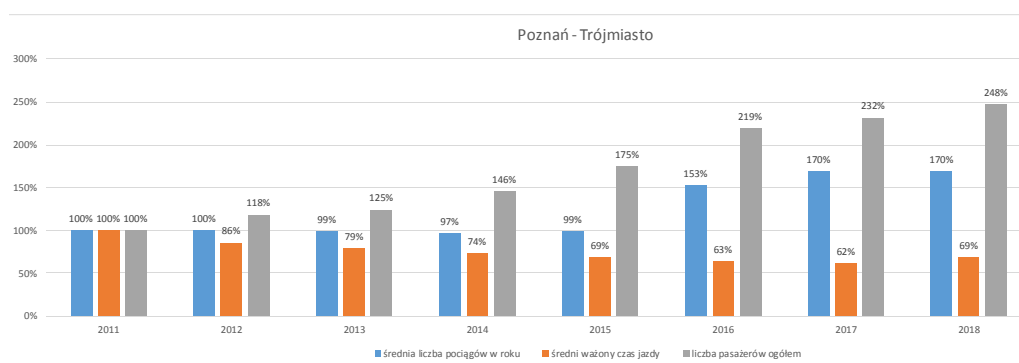
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (www.utk.gov.pl)

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 zaobserwowano np. w relacjach: Poznań – Trójmiasto oraz Warszawa – Olsztyn. W przypadkach tych znaczące skrócenie czasu przejazdu w roku 2017 w stosunku do roku 2011 oraz obniżenie cen biletów (wprowadzenie ofert promocyjnych: *Bilet Bliskomiastowy*, *Bilet Taniomiastowy*) pozwoliło przyciągnąć nowych pasażerów. W relacji Poznań – Trójmiasto (rysunek 22) przy porównywalnych warunkach w zakresie liczby uruchamianych pociągów, efekt skrócenia czasu przejazdu przedstawia się następująco:

- w roku 2015 w stosunku do roku 2011 odnotowano oszczędność czasu o 31%, co praktycznie przy tej samej liczbie pociągów, wpłynęło na wzrost liczby podróżnych o 75%,
- w roku 2017 w stosunku do roku 2011 odnotowano oszczędność czasu o 37%, co przy wzroście liczby pociągów o 70%, wpłynęło na wzrost liczby podróżnych o 132%.

Rysunek 22

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

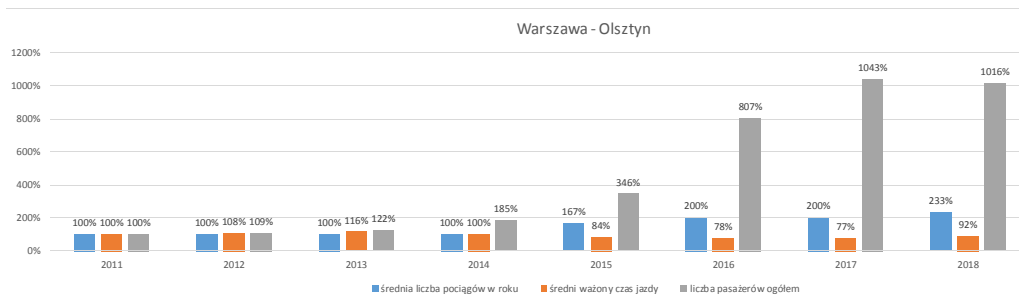


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity S.A.

Z kolei dla relacji Warszawa – Olsztyn (rysunek 23) zauważalna poprawa oferty w zakresie skrócenia czasu przejazdu nastąpiła w roku 2016, o 22% w stosunku do roku 2011, co przy dwukrotnym zwiększeniu liczby połączeń spowodowało wzrost liczby przewiezionych pasażerów o 700%. Wniosek stąd, że w latach 2011–2014 oferta przewozowa w zakresie liczby połączeń była niedostateczna i powodowała niewielkie zainteresowanie podróżnych. W roku 2017 odnotowano dalszy wzrost liczby pasażerów, przy praktycznie stałych parametrach oferty. W roku 2018 przy pogorszonym czasie przejazdu, dzięki wzrostowi liczby pociągów, nie odnotowano znaczącej zmiany liczby pasażerów.

Rysunek 23

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



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

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 poprawa efektywności ekonomicznej przewozów finansowanych przez Ministra, przez spodziewany wzrost przychodów ze zwiększonej sprzedaży biletów.

Konieczny jest zatem konsekwentny rozwój sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych zaproponowany w części 3.8. oraz pełne wdrażanie standardów kolejowych usług przewozowych, określonych w rozdziale 6 Planu. Poprawa jakości poziomu usług oferowanych w pociągach, których organizatorem jest Minister, obsługujących w 2018 roku 12,7% podróżujących koleją (wzrost o 3 punkty procentowe w stosunku do stanu z roku 2015) jest bezwzględny 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 zróżnicowanym standardem, w zależności od wieku i stopnia wykonanych w przeszłości modernizacji. Stosowane są zasadniczo klasyczne pociągi pasażerskie, zestawione z lokomotywy oraz wagonów przedziałowych: ośmiomiejscowych w klasie drugiej oraz sześciomiejscowych w klasie pierwszej. Tabor tego typu kursuje w pociągach kategorii TLK (Twoje Linie Kolejowe). Poważnym problemem jest wciąż niewielka liczba składów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózkach inwalidzkich. 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.

Do obsługi przewozów zamawianych przez Ministra w ramach Planu, na wybranych trasach są wykorzystywane elektryczne zespoły trakcyjne (pojazdy typu Flirt oraz Dart), umożliwiające osiągnięcie prędkości maksymalnych do 160 km/h. Są to nowoczesne i wygodne pojazdy, jednak ich cechy konstrukcyjne uniemożliwiają elastyczne powiększanie pojemności w przypadku ponadnormatywnego popytu na usługi przewozowe. Elektryczne zespoły trakcyjne posiadają bezprzedziałową klimatyzowaną przestrzeń pasażerską, system monitoringu, elektroniczny system informacji wizualnej, toalety (wyposażone w zamknięty obieg) z przewijakami dla niemowląt, automatyczne drzwi wewnętrzne i zewnętrzne, stojaki rowerowe, przedział barowy. Pojazdy tego typu umożliwiają przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (2 wyznaczone miejsca), a dostęp do pociągu ułatwiają im zamontowane windy. Także toalety są przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami.

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 wygodne regulowane fotele, zamknięty obieg toalet, system monitoringu i elektroniczny system informacji pasażerskiej i niejednokrotnie w klimatyzację. W zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami część taboru posiada rampy umożliwiające wjazd do wagonu, wydzielone miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i przystosowane toalety. Poprawy jednak wymaga dostępność miejsc dla osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózkach inwalidzkich; konieczna jest również instalacja klimatyzacji w wagonach, które jej nie posiadają.

W ostatnich latach jest obserwowana sukcesywna modernizacja i wymiana taboru kolejowego. Dotyczy to zarówno wagonów pasażerskich, jak również szerszego stosowania w eksploatacji nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Działania te służą rozszerzeniu oferty obsługiwanej pociągami finansowanymi przez Ministra.

Podejmowane projekty, poza poprawą właściwości techniczno-eksploatacyjnych, uwzględniają aspekt dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (np. stosowanie oznaczeń dla osób niewidomych w języku Braille'a) oraz mają na celu poprawę komfortu i jakości podróży pociągiem (nowoczesne wzornictwo wnętrza, ergonomia foteli, wyciszenie pojazdu, gniazdka elektryczne przy każdym miejscu, urządzenia wzmacniające sygnał telefonii komórkowej).

3.6. Ocena dostępności oferty dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się

W Polsce wprowadzane są normy prawne mające usprawnić funkcjonowanie w społeczeństwie osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Prawo do prowadzenia niezależnego życia gwarantuje najważniejszy akt prawny w Polsce – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, która w art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3 oraz art. 69 określa prawa osób z niepełnosprawnościami, a także obowiązki władz publicznych wobec tej grupy osób.

Należy również wskazać na ustawę z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062), która określa środki służące zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, przez stosowanie uniwersalnego projektowania lub racjonalnych usprawnień.

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 osób z niepełnosprawnościami do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia, między innymi do pełnego uczestniczenia w życiu społecznym, dostępu do dóbr i usług, opieki medycznej, edukacji, zatrudnienia, a także do życia w środowisku pozbawionym barier w zakresie dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, jak również prawo do informacji, swobodnego przemieszczania się i korzystania z poszczególnych gałęzi transportu, możliwości komunikowania się według potrzeb.

Do norm prawnych dotyczących funkcjonowania osób z niepełnosprawnościami w społeczeństwie należy zaliczyć także Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169 oraz z 2018 r. poz. 1217). Dokument 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 podróży o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami, do środków transportu publicznego zapewnia ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), zwana dalej „Prawem przewozowym”.

Obowiązek projektowania i budowy oraz przebudowy obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego, w sposób zapewniający niezbędne warunki do korzystania z nich przez osoby

niepełnosprawne, o których mowa w art. 1 wspomnianej Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, w tym osoby starsze, reguluje ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 i 2127) oraz akty wykonawcze wydane na jej podstawie.

Problematyki poprawy dostępności dotyczy również Rządowy Program Dostępność Plus²⁶⁾. Program ten stanowi kompleksowe ujęcie tematyki dostępności w Polsce. Jego celem jest zapewnienie swobodnego dostępu do dóbr, usług oraz możliwości udziału w życiu społecznym i publicznym osób o szczególnych potrzebach. Koncentruje się na dostosowaniu przestrzeni publicznej, architektury, transportu i produktów do wymagań wszystkich obywateli. W obszarze transportu zakłada on, że wszystkie nowo zakupione pojazdy transportu zbiorowego będą dostępne dla osób o szczególnych potrzebach. Planuje się również sukcesywne modernizowanie węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków, poczekalni, peronów.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają: wskazywane już rozporządzenie nr 1371/2007, a także rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. 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, z późn. zm.²⁷⁾), 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 z niepełnosprawnościami, poprawiają przemieszczanie się pozostałych podróżnych. W 2017 roku opracowano Krajowy Plan Wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM), zwany dalej „KPW TSI-PRM”, którego intencją jest stopniowe likwidowanie istniejących barier w zakresie dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Integralnym elementem tego dokumentu jest określony zakres i harmonogram wymaganych działań, mających na celu wdrożenie TSI PRM, zgodnie z zasadą określoną w art. 8 ust. 2 TSI-PRM wskazującą, że poszczególne państwa członkowskie decydują o zakresie i tempie realizacji krajowych planów wdrażania.

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, z 2014 r. poz. 867 oraz z 2018 r. poz. 1175). 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. Jednocześnie rozporządzenie porządkuje zagadnienia związane z kształtem guzków, oznakowania dotykowego strefy zagrożenia na peronach i innych niebezpiecznych miejsc, np. stopni schodów. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 867) w § 2 ust. 3 wskazuje, że w odniesieniu do peronów, dostosowanie do wymagań zawartych w § 98 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. nastąpi w terminie nie dłuższym niż 25 lat od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia, tj. do dnia 30 lipca 2039 r.

²⁶⁾ Przyjęty uchwałą nr 102/2018 Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Dostępność Plus.

²⁷⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE LI 139 z 27.05.2019, str. 1.

Wypełniając przepisy 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 niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej chęci odbycia podróży, z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, Internet),
- asystę (pomoc) personelu pokładowego.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1371/2007 osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej są uprawnione do kupowania biletów bez dodatkowych opłat. Natomiast niezależnie od przepisów rozporządzenia nr 1371/2007, osoby te nie muszą zgłaszać obsłudze pociągu braku ważnego biletu. Na stacjach, na których obecny jest personel udzielający pomocy takim osobom, zapewnia on nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Aby zapewnić taką pomoc należy co najmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży poinformować o takiej potrzebie przewoźnika prowadzącego konkretny pociąg, kontaktując się z jego odpowiednimi strukturami listownie, telefonicznie lub za pomocą poczty elektronicznej. Dokonanie zgłoszenia nie jest jednak warunkiem odbycia podróży. Rozporządzenie nr 1371/2007 zawiera przepisy, że jeżeli nie dokonano omawianego powiadomienia, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji, i tak zobowiązani są podjąć wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła odbyć podróż. Należy zauważyć, że na zdecydowanej większości stacji i przystanków w Polsce obecnie nie ma personelu, który mógłby być przeznaczony do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Powinno się dążyć, tam gdzie to możliwe, do zapewnienia na stacjach personelu do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Przewoźnicy udostępniają również wykaz pociągów różnych kategorii z wagonami przystosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Zarządcy infrastruktury i operatorzy stacji pasażerskich udostępniają charakterystykę peronów oraz budynków dworcowych, którymi zarządzają, pod kątem ich dostępności dla tej grupy podróżnych.

Udział pociągów międzywojewódzkich prowadzących wagony przeznaczone do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wynosił w I kwartale 2019 r. ok. 40%, natomiast udział pociągów z informacją dla niewidomych w języku Braille'a wynosił ok. 28%. Stopień dostosowania oferty finansowanej przez Ministra do potrzeb omawianej kategorii pasażerów należy ocenić jako średni, z tendencją jednak do systematycznej poprawy w wyniku prowadzonej przez przewoźników kolejowych modernizacji i zakupów nowego taboru przewozowego.

Przebudowane dworce kolejowe zlokalizowane na liniach objętych siecią bazową TEN-T w dużej części spełniają wymogi dostępności wynikające 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. Systematycznie poprawia się przekazywanie informacji dla podróżnych niewidomych, wykorzystując pismo wypukłe i alfabet Braille'a. Na wielu zmodernizowanych obiektach są umieszczane plany tyflograficzne, dla których brak jednak uregulowań prawnych odnoszących się do zasad ich opracowywania i eksponowania na terenie stacji pasażerskiej. Dotyczy to również osób niesłyszących i możliwości porozumiewania się z nimi językiem migowym.

Dworce kolejowe poza siecią transeuropejską w bardzo różnym stopniu uwzględniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ich przebudowa koncentruje się na zapewnieniu dostępu zgodnie z zasadami określonymi w TSI-PRM, co jest warunkiem dopuszczenia do eksploatacji. Niezależnie od źródeł finansowania budowy lub przebudowy dworców kolejowych, stacji i przystanków osobowych czy ich położenia na konkretnej linii kolejowej, obiekty te, podobnie jak wszystkie obiekty użyteczności publicznej, nie mogą naruszać przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo

budowlane. Tym samym, nie powinny posiadać barier technicznych i architektonicznych ograniczających ich dostępność.

Dostosowanie taboru przewozowego odbywa się na podstawie TSI-PRM. Dotyczy to zarówno zakupów nowego, jak i modernizacji istniejącego taboru przewozowego, który w większości nie jest przypisany do konkretnej linii kolejowej. W bardzo wielu przypadkach przewozy są związane z jazdą zarówno po sieci systemu transeuropejskiego, jak i sieci nienależącej do tego systemu, co sprawia, że tabor musi spełniać wymagania TSI-PRM. W związku z wysokim poziomem wyeksploatowania parku taborowego, PKP Intercity S.A. 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 z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Wprowadzone przez PKP Intercity S.A. do eksploatacji składy zespolone Dart (ED 161) i Flirt (ED 160) są w pełni dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich, wzbogaciły ofertę połączeń międzywojewódzkich. Pomimo tego eksploatowany obecnie tabor przewozowy przewoźnika nie jest jeszcze w pełni dostosowany do tych potrzeb. Dlatego ta grupa podróżnych, a w szczególności podróżni poruszający się na wózkach inwalidzkich, zmuszeni są do korzystania z pomocy personelu pokładowego przewoźników. W praktyce nie mają możliwości samodzielnego wejścia lub wyjścia z pociągu. Poziom ich obsługi pozostaje całkowicie uzależniony od sprawności organizacyjnej, wiedzy oraz umiejętności personelu pokładowego przewoźników.

Zgodnie z oceną dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zawartą w KPW TSI-PRM można stwierdzić, że na skutek podejmowanych działań inwestycyjnych systematycznie wzrasta dostępność obiektów infrastruktury pasażerskiej i taboru przewozowego.

Dla przykładu, na podstawie wykazu stacji i przystanków osobowych z rodzajem dostępności dzięki urządzeniom i udogodnieniom dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wykazu stacji i przystanków, na których realizowana jest pomoc personelu kolejowego, można stwierdzić, że w I kwartale 2019 r. dostęp dla tej grupy podróżnych był zapewniony na blisko 73% obiektów. Jednocześnie, na podstawie wykazu urządzeń dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej znajdujących się na stacjach i przystankach osobowych, samodzielny dostęp do peronu umożliwiły urządzenia na 146 obiektach.

Sytuacja w zakresie dostępności oferty dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej jest na bieżąco monitorowana. W siedzibie Ministerstwa Infrastruktury odbywają się robocze spotkania mające na celu poprawę przestrzegania praw pasażerów, w tym obsługi osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przedstawiciele resortu we współpracy ze spółkami PKP S.A., PKP PLK S.A. i PKP Intercity S.A. oraz Urzędem Transportu Kolejowego badają kwestie wpływające na obsługę podróżnych, a także wskazują konieczne do podjęcia działania zaradcze. Wypracowano m.in. wspólną procedurę spółek PKP S.A. oraz PKP Intercity S.A. dotyczącą organizowania asysty dla osób z niepełnosprawnościami i osób z ograniczoną możliwością poruszania się, tzw. procedurę obsługi PRM (ang. Passengers with Reduced Mobility), której wdrażanie uruchomiono w III kwartale 2019 r.

3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2028²⁸⁾

²⁸⁾ W Planie przedstawiono wyłącznie wyniki analiz prognostycznych w zakresie popytu na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie. Zmiany poszczególnych wskaźników 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

Prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie w perspektywie do 2028 r. 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 dalekobieżnego transportu autobusowego, następuje obecnie stopniowe odzyskiwanie utraconych w tym okresie przez kolej pasażerów. Od udostępnionej pasażerom oferty przewozowej, rozumianej jako liczba połączeń i czas przejazdu, ale również dostępność do połączeń kolejowych, taryfa opłat oraz jakość i 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),
- 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 powiatów dla okresu 2020–2030,
- zebranie danych o liczbie podróży 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 oraz średnie czasy przejazdu w poszczególnych relacjach,
- przetworzenie danych o sprzedaży biletów w celu uzyskania bazy danych o przemieszczeniach pasażerów w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich (również kwalifikowanych) oraz międzynarodowych dla 2018 r. (informacje oparte na danych handlowych przewoźnika obsługującego te przewozy, tj. spółki 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, przez zróżnicowanie oferty dostępnej dla pasażerów (obsługiwane linie kolejowe, liczba punktów handlowych, liczba połączeń, czas przejazdu),
- opracowanie wyników prognozy dla lat 2024, 2027, 2029 i 2030 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 zbiorowego na bieżąco i w sposób elastyczny reagują na zmiany oferty transportu kolejowego. Uwzględnić też należy przyjęte założenie, że (generująca wysokie koszty) poprawa szeroko

związanych z dojazdami do pracy) zidentyfikowano na podstawie danych Ministerstwa Finansów, byłego Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Polskiej Akademii Nauk.

rozumianej atrakcyjności i komfortu podróży przyczyniać się będzie do poprawy konkurencyjności tego środka transportu, bez podejmowania działań ukierunkowanych na obniżenie cen biletów.

Zmiany demograficzne założono na podstawie aktualnych na dzień tworzenia Planu prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego. Poziom rozwoju gospodarczego przyjęto na podstawie „Wytucznych 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 (2018) przyjęto na podstawie rozkładu jazdy pociągów obowiązującego na dzień 10 grudnia 2017 r. Czasy jazdy pociągów dla horyzontów prognozy przyjęto na podstawie przewidywanego stanu infrastruktury kolejowej.

Podczas opracowywania siatki połączeń kierowano się następującymi przesłankami:

- na liniach kolejowych planowanych do obsługi, minimalny poziom oferty przewozowej przyjęto jako 4 pary połączeń codziennych (w wyjątkowych przypadkach: 2 pary połączeń); poziom ten uznaje się za konieczny do zaistnienia oferty w świadomości mieszkańców/potencjalnych pasażerów oraz dający im możliwość podstawowego wyboru pory podróży; postuluje się jednak funkcjonowanie oferty na poziomie co najmniej 6-8 par pociągów codziennych, w celu zapewnienia większej elastyczności w doborze pory podróży,
- przyjęto, że obszary obecnie nie obsługiwane przez połączenia międzywojewódzkie, 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; należy dążyć się do minimalizacji wykluczenia niektórych obszarów pod względem obsługi przez połączenia międzywojewódzkie - zwłaszcza tam, gdzie istnieje odpowiedniej jakości infrastruktura kolejowa, a 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.

Przyjęto, że zakładana oferta przewozowa będzie możliwa do realizacji w ramach przewidywanego dofinansowania przewozów. Zakłada się również możliwość zwiększenia liczby połączeń przy utrzymaniu zakładanego poziomu dofinansowania w sytuacji, gdy nastąpi zwiększenie liczby podróżnych w stopniu większym niż prognozowany i przy (wynikającym z tego) wzroście wpływów ze sprzedaży biletów.

Przyjęto, że oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zostanie ustalona przez uzupełnienie siatki połączeń funkcjonującej w ramach (przyjętego za bazowy) rjp 2017/18, 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

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 i GPR 2015.

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.

inwestycyjnych) oraz stanu taboru (plany przewoźnika). Zaplanowana sieć przewozów zakłada zwiększenie pracy eksploatacyjnej w stosunku do bazowego rozkładu jazdy 2017/2018.

Przyjęto, że planowana oferta przewozowa powinna stanowić rozszerzenie oferty przewozowej dla bazowego rjp 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, zasadniczo na poziomie minimum 4 par połączeń codziennych (w wyjątkowych sytuacjach 2 pary). 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.

Zakładany poziom oferty przewozowej dofinansowywanej przez Ministra wyrażonej pracą eksploatacyjną przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Prognozowana praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln pockm/rok]

Rok	[mln pockm/rok]
2020	47,1
2021	51,8
2022	55,0
2023	58,1
2024	59,5
2025	60,8
2026	64,7
2027	70,6
2028	82,1
2029	89,7
2030	93,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MI

Tabela 3

Szacowana liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych

[mln pasażerów/rok]	
Rok	[mln pas/rok]
2020	25,2
2021	38,8
2022	40,4
2023	40,2
2024	40,8
2025	40,7
2026	48,6
2027	53,4
2028	64,9
2029	70,6
2030	74,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MI

Wystąpienie w roku 2020 pandemii wirusa SARS-CoV-2 znacząco ograniczyło tendencję wzrostową w kolejowych przewozach pasażerskich obserwowaną na przestrzeni ostatnich lat. Przewiduje się, że skutki wpływu pandemii na przewozy pasażerskie będą widoczne także w kolejnych latach³³⁾, tj. w roku 2021 i prawdopodobnie w 2022 r. Dane przedstawione w tabelach 2 i 3 uwzględniają wpływ pandemii SARS-CoV-2³⁴⁾ oraz wpływ utrudnień związanych z modernizacją Warszawskiego Węzła Kolejowego w latach 2021-2027.

Poprzednio obowiązujący Plan (oraz projekty jego nowelizacji) zawierał zróżnicowane „scenariusze” oferty PSC organizowanej przez Ministra. Zróżnicowanie dotyczyło głównie liczby połączeń oraz obsługiwanych odcinków, a w konsekwencji liczby obsługiwanych punktów postojów. Biorąc pod uwagę negatywny wpływ prac budowlanych w ramach planowanej modernizacji WWK na sieć połączeń międzywojewódzkich w najbliższych latach, w niniejszym Planie zrezygnowano z prezentacji scenariuszy innych niż podstawowy.

Liczba połączeń realizowanych na zlecenie Ministra nie powinna być mniejsza niż wynika to z przedstawionych w części 3.8.1 schematów (rysunki 24-26). Ze względu na rolę połączeń międzywojewódzkich dla funkcjonowania społeczeństwa oraz politykę zrównoważonego rozwoju oczekiwane jest dążenie do dalszego rozwoju oferty przewozowej.

Planowaną sieć połączeń wraz z charakterystyką ilościową przedstawiono w części 3.8.

³³⁾ Mają na to wpływ także regulacje prawne, konieczne z punktu widzenia zdrowia publicznego. Należy do nich między innymi rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 1758, z późn. zm.).

³⁴⁾ Kwestii tej dotyczy ustawa z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 (Dz. U. poz. 695, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 (Dz. U. poz. 875, z późn. zm.) - tzw. tarcza antykryzysowa.

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

Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez Ministra podzielono na dwie kategorie:

- połączenia **międzywojewódzkie i międzynarodowe codzienne**, stanowiące rdzeń oferty przewozowej,
- połączenia **międzywojewódzkie i międzynarodowe sezonowe**, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej, w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych, gdzie jako sezon rozumie się okres wakacji i ferii szkolnych, okresy świąteczne oraz weekendy.

Przyjmuje się, że połączenia międzynarodowe (codzienne lub sezonowe) są połączeniami międzywojewódzkimi wydłużonymi o odcinki wybiegające poza granice kraju, zatem nie wyodrębnia się ich jako oddzielnej kategorii.

Połączenia codzienne rozumiane są jako realizowane codziennie przez cały rok. Dopuszcza się wyłączenie wybranych dni świątecznych lub sobót. Z uwagi na możliwość tego wyłączenia przyjmuje się, że w żadnym dniu roku liczba połączeń nie może być niższa niż 50% połączeń wskazanych na rysunkach w punkcie 3.8.1.

Za połączenie codzienne uznaje się również:

- połączenie, które w okresach sezonowych na danym odcinku jest zastąpione przez połączenie sezonowe realizowane w innej relacji,
- dodatkowe połączenie szczytowe realizowane od poniedziałku do piątku pomiędzy dużymi miastami.

Połączenia sezonowe realizowane są do miejscowości o znaczeniu turystycznym w okresach weekendów, świąt, wakacji oraz ferii szkolnych. Wykonywane przewozów do miejscowości turystycznych jest 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 rejony atrakcyjne turystycznie występuje w tzw. długie weekendy oraz w czasie przerw świątecznych i okresu noworocznego. Ponadto przewozy sezonowe mogą być 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, a także dodatkowe połączenia pomiędzy aglomeracjami w piątki i niedziele oraz dni zaczynające albo kończące tzw. „długie weekendy”.

Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe codzienne planowano w oparciu o następujące ogólne przesłanki:

- zapewnienie połączeń na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2017/18,
- kształtowanie sieci połączeń w taki sposób, aby linie komunikacyjne w miarę możliwości obsługiwały przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Łódź, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań),
- kształtowanie siatki połączeń zapewniające dużą bezpośredniość połączeń pomiędzy stolicą a pozostałymi miastami wojewódzkimi oraz pomiędzy poszczególnymi miastami wojewódzkimi a pozostałymi dużymi miastami,
- wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiających utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby są 4 pary pociągów (kursowanie pociągów co 4 godziny w ciągu dnia); w szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 par pociągów,

- zwiększanie na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej częstotliwości przez nakładanie się tras kilku linii komunikacyjnych; na głównych ciągach komunikacyjnych dąży się do realizacji co najmniej 16 par połączeń w ciągu doby (co godzinę, czyli 4 linie komunikacyjne z częstotliwością co 4 godziny każda),
- kursowanie pociągów według cyklicznego rozkładu jazdy (patrz: punkt 3.8.3),
- wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach konkurencyjnych dla transportu autobusowego i samochodowego, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu konkurencyjnych parametrów tej oferty (w tym czas przejazdu wynikający ze stanu infrastruktury),
- minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 4 par połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwanego punktu handlowego (w wyjątkowych przypadkach: 2 par połączeń),
- planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną,
- minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty.

Dla kategorii **połączeń sezonowych** nie określa się ściśle liczby kursów na poszczególnych odcinkach. Połączenia sezonowe powinno kształtować się w oparciu na następujące ogólne zasady:

- uruchamiania połączeń sezonowych przede wszystkim jako przedłużenia relacji kursujących codziennych pociągów międzywojewódzkich lub jako dodatkowe pociągi,
- uruchamianie dodatkowych grup wagonów bezpośrednich w celu zapewnienia 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 wojewódzkimi, umożliwiającymi dojazd z przesiadką, po porozumieniu pomiędzy Ministrem a zainteresowanymi marszałkami województw.

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

- zapewnienie połączenia stolicy kraju – Warszawy ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską oraz wybranych dużych miast europejskich; do połączeń takich należą, przykładowo, połączenia do: Berlina, Bratysławy, Budapesztu, Kijowa, Mińska, Moskwy, Pragi, Wiednia oraz Wilna;
- zapewnienie połączeń innych ważnych ośrodków miejskich z powiązanymi z nimi ośrodkami zagranicznymi; w ramach tej grupy połączeń należy uwzględnić, przykładowo, relacje: Gdynia – Berlin, Szczecin – Berlin, Gorzów Wielkopolski – Berlin, Wrocław – Praga, Kraków – Praga, Kraków – Lwów, Białystok – Grodno.

Realizacja przewozów międzynarodowych wynikać będzie z polityki zagranicznej Państwa, jak również z uzgodnień z partnerami zagranicznymi, w tym przewoźnikami kolejowymi.

W poszczególnych relacjach pociągów międzynarodowych zakłada się kursowanie co najmniej 2 par pociągów bezpośrednich na dobę.

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

- minimalizacja czasu przejazdu przez wykorzystanie obowiązującej na danej linii prędkości maksymalnej, ograniczenie czasu postojów handlowych do niezbędnego minimum wynikającego z wielkości potoków podróży oraz ograniczenie postojów technicznych wydłużających czas podróży, a także w wybranych przypadkach uruchamianie pociągów o ograniczonej siatce postojów do

największych ośrodków miejskich dla uzyskania czasu jazdy konkurencyjnego do transportu indywidualnego,

- 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.

Oferta przewozowa powinna zapewniać realizację informacji i danych ujętych w dalszych częściach Planu, w zakresie:

- **liczby połączeń** (zgodnie z punktem 3.8.1),
- **obsługi punktów postoju** (zgodnie z punktem 3.8.2).

Powinny być również respektowane wskazane w Planie **zasady kształtowania rozkładu jazdy**, zgodnie z punktem 3.8.3.

Docelową ofertę przewozową przedstawiono dla następujących uwarunkowań infrastrukturalnych (planowany stan wdrażania głównych projektów inwestycyjnych) i związanych z nimi horyzontów czasowych:

- stanu maksymalnego ograniczenia oferty przewozowej na skutek planowanej na lata 2021-2027 modernizacji WWK,
- rjp 2026/27, czyli po realizacji inwestycji KPK oraz zakończeniu utrudnień wynikających z modernizacji WWK,
- rjp 2028/29, czyli po zakładanym oddaniu do użytku Etapu „0” inwestycji związanych z CPK.

3.8.1. Liczba połączeń na odcinkach

Na poniższych mapach (rysunki 24-26) przedstawiono liczbę połączeń codziennych oraz planowane połączenia sezonowe na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej, w przyjętych horyzontach czasowych.

Poszczególnymi kolorami oznaczono liczby połączeń codziennych. Dodatkowo linią przerywaną oznaczono odcinki obsługiwane sezonowo. Liczby połączeń sezonowych nie określa się. Pociągi sezonowe nie są wliczane do liczby połączeń codziennych przewidzianych w Planie (z wyjątkiem sytuacji, gdy na pewnym odcinku uzupełniają się terminami kursowania z innym pociągiem nie będącym pociągiem codziennym, tak że łącznie spełniają definicję połączenia codziennego, wskazaną powyżej).

Jak wskazano wyżej, wyznaczenie perspektyw czasowych wiąże się m.in. z planowanymi zmianami przepustowości sieci kolejowej, w tym w okresie zaplanowanej na lata 2021-2027 modernizacji WWK. Szczegółowe informacje odnośnie przebiegu i planowanych rezultatów modernizacji linii średnicowej nie należą do zakresu rzeczowego Planu. Można jednak zaznaczyć, że projekt modernizacji WWK obejmuje w pierwszym etapie przebudowę całego układu torowego stacji Warszawa Zachodnia. W drugim etapie przebudowie ma ulec linia średnicowa dalekobieżna (linie kolejowe nr 1 i nr 2) wraz z modernizacją układu torowego stacji Warszawa Centralna oraz rozpocząć mają się prace na stacji Warszawa Wschodnia. W ostatnim etapie projektu modernizacja ma objąć linię średnicową podmiejską (linia kolejowa nr 447), w tym przebudowę przystanku osobowego Warszawa Śródmieście, budowę nowego przystanku w okolicy ronda de Gaulle'a oraz przeniesienie przystanku Warszawa Powiśle w rejon ulicy Solec. Etap ten zakończyłby również

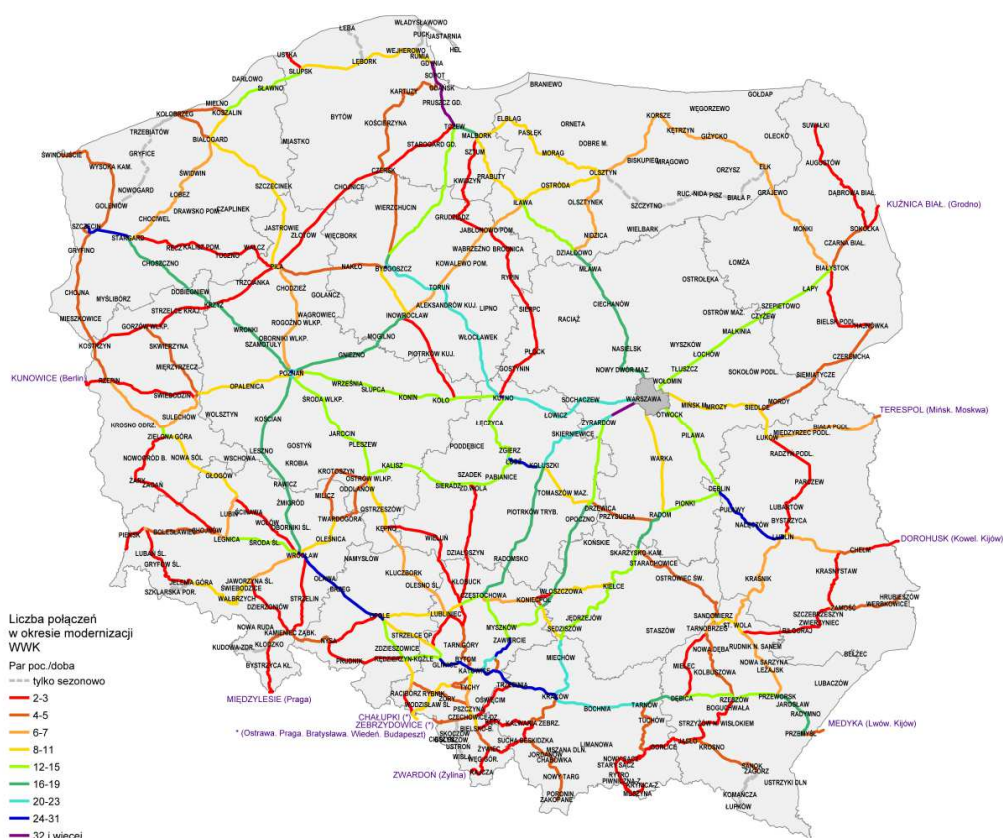
prace modernizacyjne na stacji Warszawa Wschodnia. W ramach inwestycji zaplanowano także przebudowę wszystkich obiektów inżynierskich w tym mostów średnicowych i wiaduktów. W okresie modernizacji WWK przewiduje się przejściowe ograniczenie oferty przewozów pasażerskich, w tym ruchu pociągów dalekobieżnych.

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych realizowanych w ramach służby publicznej w okresie maksymalnego ograniczenia przewozów, będącego wynikiem tymczasowego ograniczenia funkcjonalności WWK w związku z jego planowaną modernizacją, przedstawia rysunek 24. Kolejne rysunki prezentują sieć ww. połączeń we wskazanych horyzontach czasowych.

W ramach określonej w ten sposób liczby połączeń operator będzie kształtować linie komunikacyjne zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozdziale, w tym szczególności części 3.8.3.

Rysunek 24

Planowana sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, w okresie modernizacji WWK

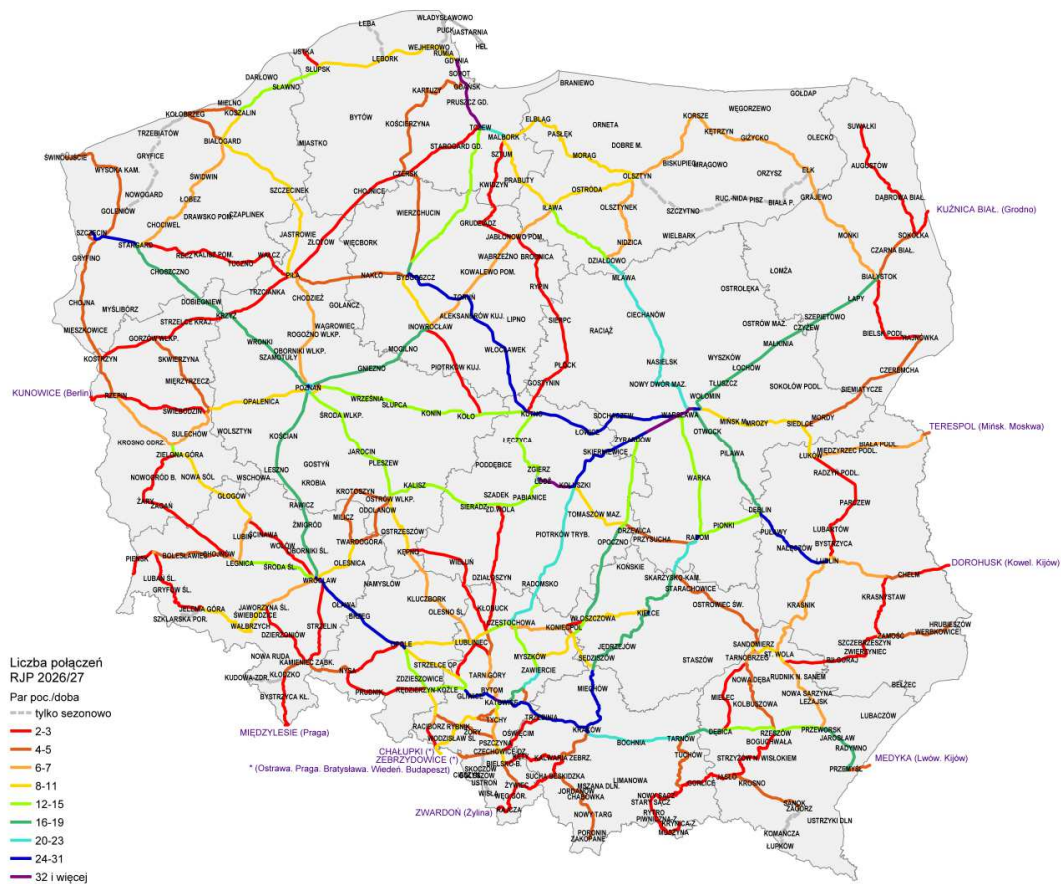


Źródło: opracowanie własne

Przedstawiona powyżej oferta przewozowa – rjp 2023/24 uwzględnia najbardziej ograniczoną zdolność przepustową WVK. Zakłada się podobną ofertę podczas dwóch kolejnych rjp.

Rysunek 25

Planowana sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, rjp 2026/27

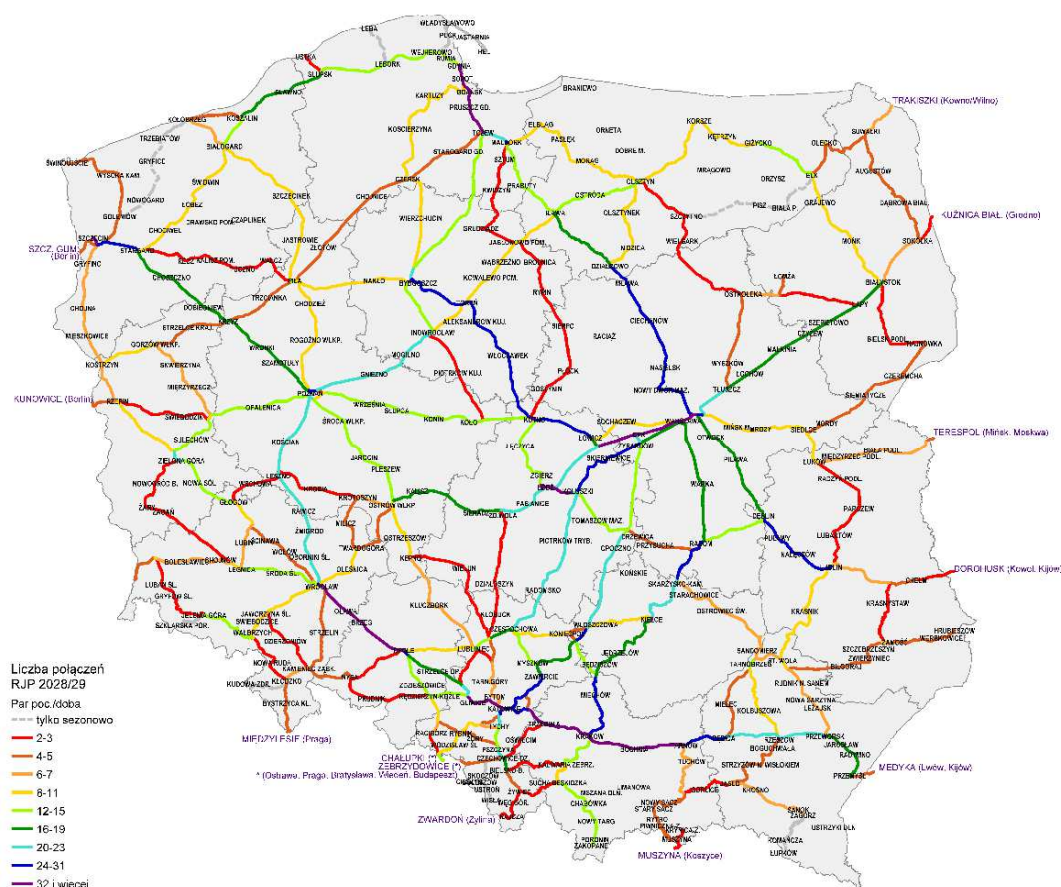


Źródło: opracowanie własne

Przedstawiona powyżej oferta przewozowa – rjp 2026/27 uwzględni zakończenie utrudnień ruchowych związanych z modernizacją WWK.

Rysunek 26

Planowana sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych od rjp 2028/29



Źródło: opracowanie własne

Представлена powyżej oferta przewozowa – rjp 2028/29 uwzględnia oddanie do użytku Etapu „0” inwestycji związanych z CPK, zakładając obsługę następujących dodatkowych odcinków linii kolejowych (w stosunku do rjp 2026/27): Warszawa – CPK – Łódź (wraz z łącznicami), Krotoszyn – Leszno – Głogów, Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny, Olsztyn – Szczytno – Ostrołęka – Łapy, Tłuszcz – Ostrołęka, Śniadowo – Łomża, Ełk – Olecko – Suwałki, Suwałki – Trakiszki (Granica Państwa), Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce (Granica Państwa), Muszyna – Muszyna (Granica Państwa), Szczytno – Pisz – Ełk (sezonowo).

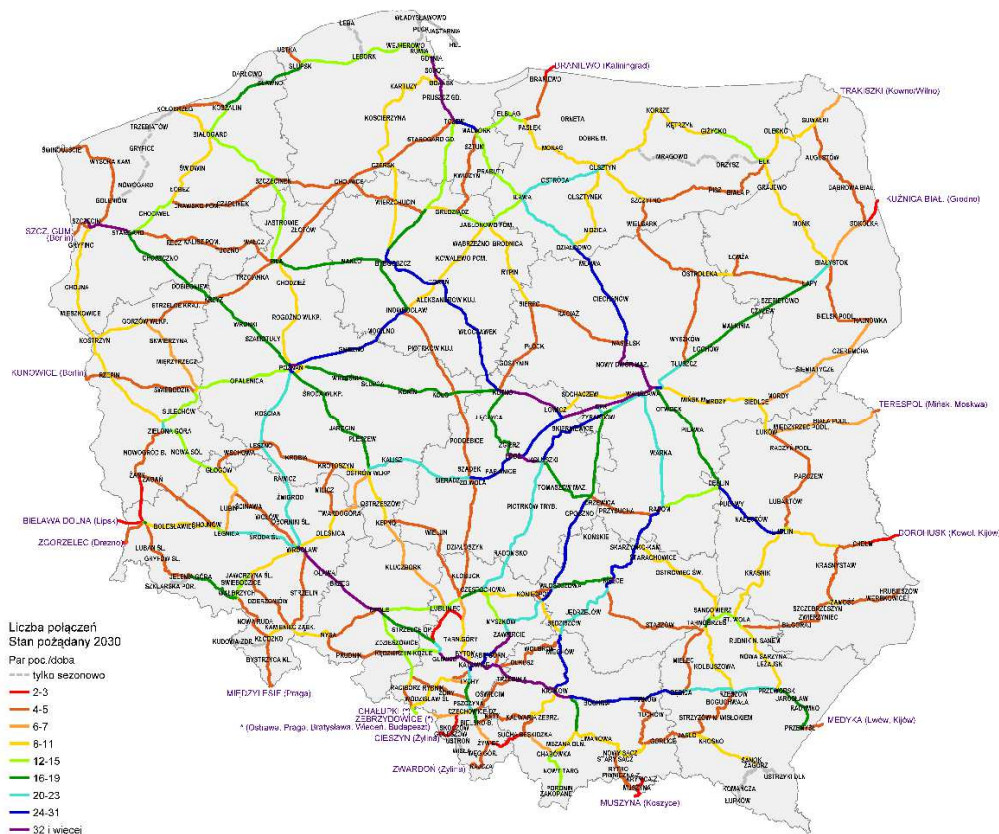
Ponadto należy zaznaczyć, że w uzasadnionych przypadkach, wynikających w szczególności z prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych, powinna istnieć możliwość tymczasowej zmiany tras lub liczby kursujących pociągów. Zmiany takie powinny w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w sieć połączeń, a ich zakres wynikać powinien jedynie z utrudnień wynikających z danej okoliczności. Minister będzie monitorować stan linii kolejowych objętych niniejszym Planem, a w przypadkach zagrażających realizacji Planu podejmować interwencję względem zarządcy infrastruktury i operatora przewozów.

Minister może zdecydować o rozszerzeniu planowanej sieci przewozów.

Mając na uwadze kontynuację działań zmierzających do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego, planowany dalszy rozwój sieci połączeń w perspektywie roku 2030 uwzględni obsługę dodatkowych odcinków sieci kolejowej (ujętych poniżej na rysunku 27).

Rysunek 27

**Planowana sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych
- stan pożądany w perspektywie 2030 r.**



Źródło: opracowanie własne

Przedstawiona powyżej oferta przewozowa – do osiągnięcia w perspektywie roku 2030 zakłada (w porównaniu do rjp 2028/29) obsługę następujących dodatkowych odcinków linii kolejowych: Żary – Węgliniec, Kielce – Staszów – Tarnobrzeg, Nasielsk – Sierpc, Grudziądz – Wierzchucin – Chojnice – Szczecinek – Runowo Pomorskie, Gajewniki (Zduńska Wola) – Bartogi, Podłężę – Szczyrzyc – Chabówka, Szczyrzyc – Limanowa – Nowy Sącz, Szczytno – Pisz – Ełk (codziennie), Węgliniec – Bielawa Dolna (Granica Państwa), Zgorzelec – Zgorzelec (Granica Państwa), Bronów – Skoczów – Cieszyn (Granica Państwa).

Wdrożenie powyższego zakresu sieci połączeń możliwe będzie w przypadku realizacji inwestycji infrastrukturalnych objętych KPK, a także projektów inwestycyjnych ujętych w kolejnym programie wieloletnim, planowanym w ramach perspektywy finansowej UE 2021-27.

3.8.2. Punkty obsługi

Punkty obsługi wyznaczono kierując się poniższymi przesłankami takimi jak:

- liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia miast i innych gmin,
- obsługa jak największej liczby powiatów,

- równomierność rozmieszczenia punktów na sieci kolejowej,
- odległość pomiędzy sąsiadującymi punktami na sieci kolejowej,
- atrakcyjność turystyczną regionów,
- zapewnienie ciągłości oferty przewozowej.

Punkty te wyznaczono w sposób, który zapewnia zachowanie odpowiedniego balansu pomiędzy gęstością ich rozmieszczenia na sieci kolejowej, wpływającą na dostępność i zmniejszenie wykluczenia transportowego, a wpływem liczby tych punktów na czas jazdy uzyskiwany następnie w procesie konstrukcji rozkładu jazdy pociągów.

Tabela 4 przedstawia katalog pożądaných punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe. Poszczególne punkty są obsługiwane lub planuje się je wprowadzić do obsługi w określonym horyzoncie czasowym, jeżeli są położone na odcinku, na którym przewidziano połączenia. Jeśli dana linia kolejowa w relacji między najbliższymi miastami wojewódzkimi (albo między miastem wojewódzkim a stacją końcową) jest już obsługiwana ze średnią częstotliwością nie rzadziej niż co 2 godziny, dla kolejnych pociągów można wyznaczyć w projektowanym rozkładzie jazdy siatkę zatrzymań ograniczoną do największych ośrodków miejskich, dotyczy to również wszystkich pociągów międzynarodowych.

Tabela 4

Stacje i przystanki osobowe przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie

Województwo	Punkty postoju
Dolnośląskie	Codziennie: Bolesławiec, Brzeg Dolny, Bystrzyca Kłodzka, Chojnów, Dzierżonów Śląski, Głogów, Gryfów Śląski, Jaworzyna Śląska, Jedlina-Zdrój, Jelenia Góra, Kamieniec Ząbkowicki, Kłodzko Główne, Kłodzko Miasto, Legnica, Lubań Śląski, Lubin (d. Górniczy), Milicz, Międzylesie, Nowa Ruda, Oborniki Śląskie, Oleśnica Rataje, Pieńsk, Piława Górna, Rokitki, Oława, Sędziszów, Strzelin, Ścinawa, Środa Śląska, Świdnica Miasto, Świebodzice, Twardogóra, Wałbrzych Główny, Wałbrzych Miasto, Węgliniec, Wołów, Wrocław Główny, Wrocław Leśnica, Wrocław Mikołajów, Wrocław Nadodrze, Ząbkowice Śląskie, Zgorzelec, Zgorzelec Miasto, Ziębice, Żmigród Sezonowo: Duszniki-Zdrój, Jelenia Góra Cieplice, Kudowa-Zdrój, Piechowice, Polanica-Zdrój, Szczytna, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Średnia
Kujawsko-pomorskie	Codziennie: Aleksandrów Kujawski, Brodnica, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Wschód, Grudziądz, Inowrocław, Inowrocław Rąbinek, Jabłonowo Pomorskie, Kowalewo Pomorskie, Laskowice Pomorskie, Mogilno, Nakło nad Notecią, Piotrków Kujawski, Rypin, Solec Kujawski, Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Wąbrzeźno, Wierzchucין, Włocławek Sezonowo: -
Lubelskie	Codziennie: Biała Podlaska, Biłgoraj, Bystrzyca koło Lublina, Chełm, Chełm Miasto, Chotyłów, Dęblin, Dorohusk, Hrubieszów Miasto, Krasnystaw Miasto, Kraśnik, Lubartów, Lublin Główny, Lublin Zachodni, Łuków, Małaszewicze Przystanek, Międzyrzec Podlaski, Nałęczów, Parczew, Puławy Miasto, Radzyń Podlaski, Rejowiec, Szczepietnica, Świdnik Miasto, Terespol, Werbkowice, Zamość, Zamość Starówka, Zamość Wschód, Zawada, Zwierzyniec Sezonowo: -
Lubuskie	Codziennie: Babimost, Bytom Odrzański, Dobiegniew, Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn, Małomice, Międzyrzecz, Nowa Sól, Nowe Drezdenko, Nowogród Osiedle, Rzepin, Skwierzyna, Słubice, Strzelce Krajeńskie Wsch., Sulechów, Świebodzin, Witnica, Wschowa, Zbąszynek, Zielona Góra Główna, Żary, Żagań Sezonowo: -
Łódzkie	Codziennie: Drzewica, Działoszyn, Koluszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno Południe, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rusiec Łódzki, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Wieruszów Miasto, Zduńska Wola, Zduńska Wola Karsznice, Zgierz, Żychlin Sezonowo: -
Małopolskie	Codziennie: Andrychów, Biecz, Bobowa Miasto, Bochnia, Bogoniowice-Ciężkowice, Brzesko Okocim,

Województwo	Punkty postoju
	<p>Chabówka, Chrzanów Śródmieście, Gorlice Zagórzany, Grybów, Jordanów, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Kęty, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Krynica-Zdrój, Krzeszowice, Łomnica-Zdrój, Miechów, Muszyna, Muszyna-Zdrój, Nowy Sącz, Nowy Targ, Oświęcim, Piwniczna-Zdrój, Poronin, Rytro, Stary Sącz, Sucha Beskidzka, Sucha Beskidzka Zamek, Tarnów, Trzebinia, Tuchów, Wadowice, Wierchomla Wielka, Zakopane, Żegiestów-Zdrój</p> <p>Sezonowo: Lachowice Centrum</p>
Mazowieckie	<p>Codziennie: Błonie, Chorzele, Ciechanów, Centralny Port Komunikacyjny, Gostynin, Grodzisk Mazowiecki, Legionowo, Łochów, Małkinia, Mińsk Mazowiecki, Mława, Modlin, Mordy Miasto, Mrozy, Nasielsk, Niemojki, Nowy Dwór Mazowiecki, Ostrołęka, Otwock, Piaseczno, Pilawa, Pionki Zachodnie, Płock, Pruszków, Przysucha, Radom, Siedlce, Siedlce Zachodnie, Sierpc, Sobolew, Sochaczew, Szydłowiec, Tłuszcz, Warka, Warszawa Centralna, Warszawa Lotnisko Chopina, Warszawa Służewiec, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Wołomin, Wyszków, Żyrardów</p> <p>Sezonowo: -</p>
Opolskie	<p>Codziennie: Brzeg, Głogówek, Gogolin, Kędzierzyn-Koźle, Kluczbork, Nowy Świątów, Nysa, Olesno Śląskie, Opole Główne, Otmuchów, Ozimek, Paczków, Prudnik, Strzelce Opolskie, Tułowice Niemodlińskie, Zdziechowice</p> <p>Sezonowo: -</p>
Podkarpackie	<p>Codziennie: Boguchwała, Dębica, Głogów Małopolski, Jarosław, Jasło, Kolbuszowa, Krosno, Krosno Miasto, Leżajsk, Łańcut, Mielec, Nisko, Nowa Dęba, Nowa Sarzyna, Przemyśl Główny, Przemyśl Zasanie, Przeworsk, Radymno, Ropczyce, Rudnik nad Sanem, Rzeszów Główny, Sanok, Sanok Miasto, Sędziszów Małopolski, Stalowa Wola Centrum, Stalowa Wola Charzewice, Stalowa Wola Rozwadów, Strzyżów Nad Wisłokiem, Tarnobrzeg, Wróblak Szlachecki, Zagórz, Zaklików</p> <p>Sezonowo: Komańcza, Łupków, Nowy Łupków, Szczawne Kulaszne, Tarnawa Dolna</p>
Podlaskie	<p>Codziennie: Augustów, Białystok, Białystok Zielone Wzgórza, Bielsk Podlaski, Czeremcha, Czerwony Bór (k/Zambrowa), Czarna Białostocka, Czyżew, Dąbrowa Białostocka, Grajewo, Hajnówka, Kuźnica Białostocka, Łapy, Łomża, Mońki, Siemiatycze, Sokółka, Suwałki, Szepietowo, Śniadowo, Trakiszki</p> <p>Sezonowo: -</p>
Pomorskie	<p>Codziennie: Chojnice, Czarna Woda, Czersk, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Główna, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Pelplin, Prabuty, Pruszcz Gdański, Rumia, Smętowo, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Zblewo, Żukowo</p> <p>Sezonowo: Chałupy, Gołubie Kaszubskie, Hel, Jastarnia, Jurata, Kuźnica (Hel), Łeba, Olpuch, Puck, Władysławowo</p>
Śląskie	<p>Codziennie: Będzin Miasto, Bielsko-Biała Główna, Bytom, Chałupki, Chorzów Batory, Chorzów Miasto, Czechowice-Dziedzice, Czerwionka, Częstochowa, Częstochowa Stradom, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Herby Nowe, Jaworzno Szczakowa, Jeleśnia, Katowice, Kłobuck, Koniecpol, Krzepice, Kuźnia Raciborska, Lubliniec, Mikołów, Milówka, Mysłówice, Mysłków, Pszczyna, Pyskowice, Racibórz, Rajcza Centrum, Rybnik, Sosnowiec Główny, Tarnowskie Góry, Tychy, Węgierska Górka, Wodzisław Śląski, Zabrze, Zawiercie, Zebrzydowice, Żory, Zwardoń, Żywiec</p> <p>Sezonowo: Goleszów, Skoczów, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Wisła Głębcze, Wisła Uzdrowisko</p>
Świętokrzyskie	<p>Codziennie: Jędrzejów, Kielce, Ostrowiec Św., Sandomierz, Sędziszów, Skarżysko-Kamienna, Starachowice Wsch., Suchedniów, Włoszczowa, Włoszczowa Północ</p> <p>Sezonowo: -</p>
Warmińsko-mazurskie	<p>Codziennie: Barczewo, Działdowo, Elbląg, Ełk, Giżycko, Iława Główna, Kętrzyn, Korsze, Morąg, Nidzica, Olecko, Olsztynek, Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Ostróda, Pasłęk, Szczytno, Wielbark</p> <p>Sezonowo: Biała Piska, Pisz, Ruciane-Nida, Ruciane-Nida Zachód</p>
Wielkopolskie	<p>Codziennie: Chodzież, Gniezno, Jarocin, Jastrowie, Kalisz, Kępno, Kłodawa, Koło, Konin, Kostrzyn Wielkopolski, Kościan, Krajenka, Krobica, Krotoszyn, Krzyż, Lipka Krajeńska, Leszno, Nowy Tomyśl, Oborniki Wielkopolskie Miasto, Opalenica, Ostrów Wielkopolski, Ostrzeszów, Piła Główna, Pleszew, Pobiedziska, Poznań Główny, Rawicz, Rogoźno Wielkopolskie, Słupca, Swarzędz, Szamotuły, Środa Wielkopolska, Trzcianka, Wieleń, Wronki, Września, Wyrzysk Osiek, Złotów</p> <p>Sezonowo: -</p>

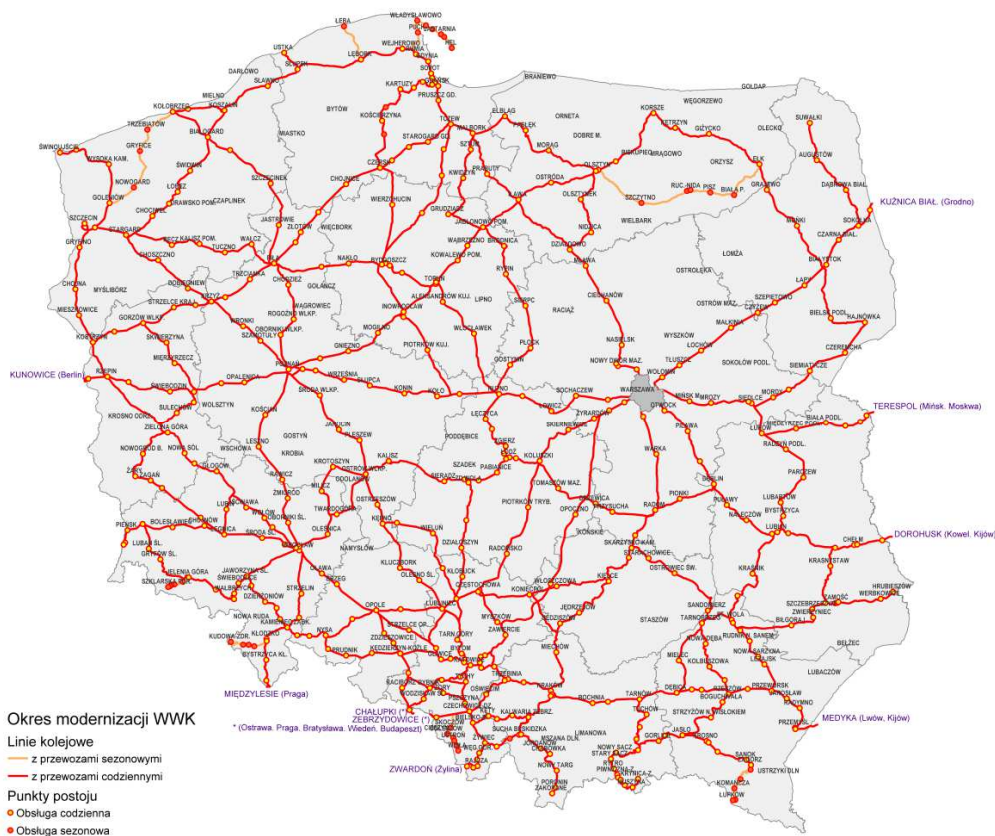
Województwo	Punkty postoju
Zachodniopomorskie	<p>Codziennie: Białogard, Chociwel, Chojna, Choszczno, Goleniów, Gryfino, Kalisz Pomorski, Kołobrzeg, Koszalin, Łobez, Mieszkowice, Międzyzdroje, Recz Pomorski, Runowo Pomorskie, Sławno, Stargard, Szczecin Dąbie, Szczecin Główny, Szczecinek, Świdwin, Świnoujście, Tuczno Krajeńskie, Tychowo, Ustronie Morskie, Wałcz, Wysoka Kamieńska,</p> <p>Sezonowo: Gryfice, Nowogard, Trzebiatów</p>

Źródło: opracowanie własne

Należy mieć także na uwadze, że wyznaczenie postoju pociągu jest możliwe w przypadku spełnienia przez infrastrukturę odpowiednich wymogów technicznych i zachowania zasad bezpieczeństwa. Tam gdzie obiekty nie spełniają wymagań lub spełniają je tylko częściowo, należy dokonywać sukcesywnie stosownych ulepszeń. W toku prac nad Planem Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z PKP PLK S.A. i PKP IC S.A. zidentyfikowało ponad 200 lokalizacji, w których wymagane będzie przeprowadzenie prac budowlanych w celu wydłużenia peronów. Prace w tym zakresie będą sukcesywnie realizowane z wykorzystaniem środków publicznych.

Rysunek 28

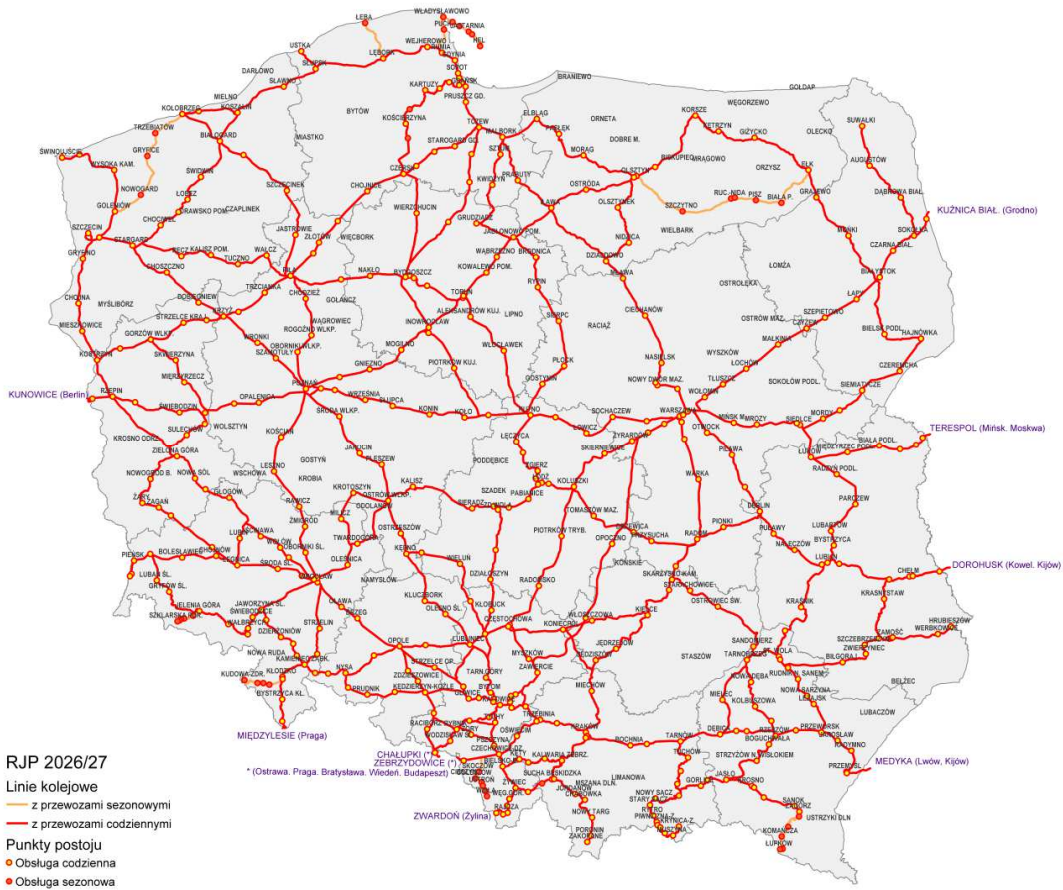
Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych, w okresie modernizacji WVK



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 29

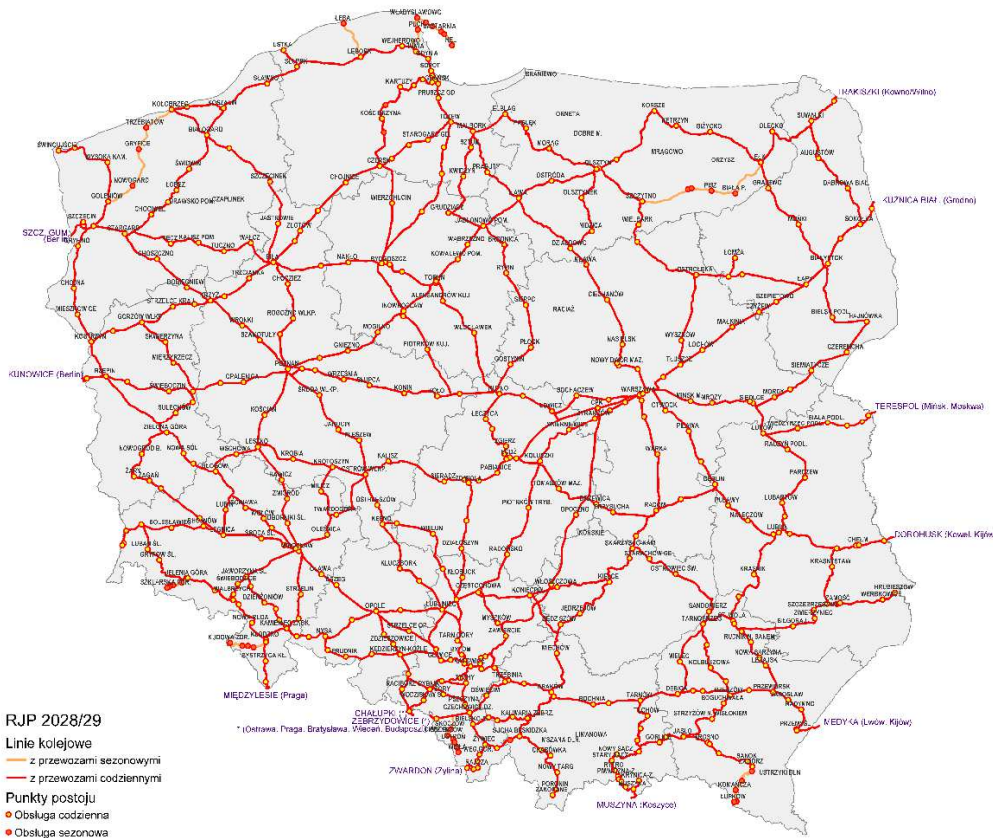
**Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
rjp 2026/27**



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 30

**Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
rjp 2028/29**



Źródło: opracowanie własne

Organizator przewozów, również na wniosek Operatora, może zdecydować o rozszerzeniu powyższego katalogu. Zrealizowanie kluczowych inwestycji (modernizacja WVK, Etap „0” CPK i inne) wpłynie pozytywnie na jakość usług świadczonych także w lokalizacjach znacznie oddalonych od centrum kraju.

Mając na uwadze kontynuację działań zmierzających do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego, planowany dalszy rozwój sieci połączeń w perspektywie roku 2030 uwzględni obsługę dodatkowych odcinków sieci kolejowej (rysunek 27), a zatem dodatkowych punktów postojów planowanych do obsługi w ramach przewozów dalekobieżnych PSC, wskazanych w tabeli 5. Punkty te będą mogły być obsługiwane, o ile pozwolą na to możliwości oferowane przez zrealizowane inwestycje.

Tabela 5

Stacje i przystanki osobowe planowane dodatkowo do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie

Województwo	Punkty postoju
Kujawsko-pomorskie	Codziennie: Tuchola Sezonowo: -
Lubuskie	Codziennie: Iłowa Żagańska Sezonowo: -
Łódzkie	Codziennie: Poddębice, Szadek Sezonowo: -
Małopolskie	Codziennie: Limanowa, Mszana Dolna, Olkusz, Rabka-Zdrój, Wolbrom

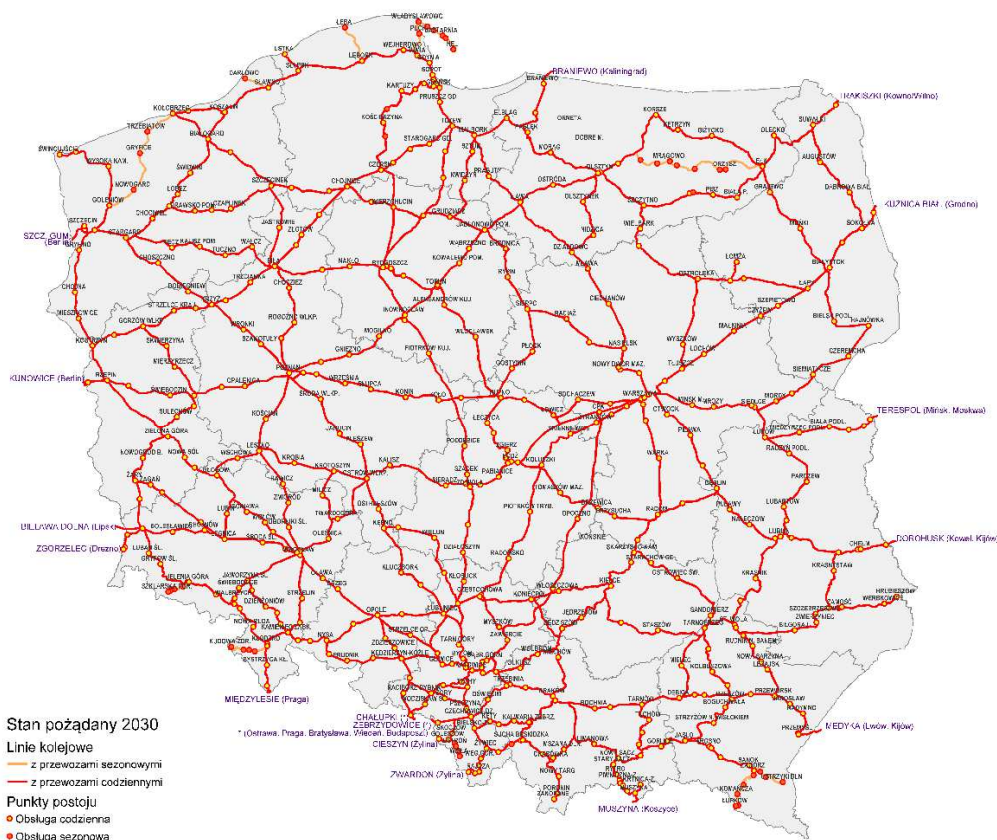
Województwo	Punkty postoju
	Sezonowo: -
Mazowieckie	Codziennie: Płońsk, Raciąż Sezonowo: -
Podkarpackie	Codziennie: - Sezonowo: Lesko Łukawica, Uherce, Ustrzyki Dolne
Pomorskie	Codziennie: Czarne, Człuchów Sezonowo: -
Śląskie	Codziennie: Cieszyn, Goleszów, Skoczów Sezonowo: -
Świętokrzyskie	Codziennie: Chmielnik, Staszów Sezonowo: -
Warmińsko-mazurskie	Codziennie: Biała Piska, Braniewo, Młynary, Pisz, Ruciane-Nida Zachód Sezonowo: Biskupiec Reszelski, Kosewo, Mikołajki, Mrągowo, Okartowo, Orzysz, Sorkwity
Zachodniopomorskie	Codziennie: Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Złocieniec Sezonowo: Darłowo

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 31 przedstawia docelową sieć punktów postoju, uwzględniającą planowaną sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych (stan pożądany w perspektywie 2030), z uwzględnieniem tabeli 5.

Rysunek 31

Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych - stan pożądany w perspektywie 2030 roku



Źródło: opracowanie własne

3.8.3. Zasady kształtowania rozkładu jazdy pociągów

Przygotowywanie i wdrażanie rjp międzywojewódzkich jest zadaniem operatora realizującego przewozy. Cechami, którymi powinien charakteryzować się rjp są:

- cykliczność, czyli powtarzalność i rytmiczność oferty rozkładowej,
- równomierność rjp dla ciągów komunikacyjnych,
- wysoka jakość i liczba skomunikowań w węzłach,
- podejście systemowe o zasięgu ogólnokrajowym.

Przy konstrukcji rjp należy brać pod uwagę następujące aspekty techniczno-organizacyjne:

- wykorzystania parametrów technicznych taboru kolejowego dla uzyskania przewagi konkurencyjnej w stosunku do innych środków transportu w przewozie osób, w tym w szczególności w stosunku do transportu indywidualnego, w relacjach kluczowych pod względem wielkości przewozów,
- wykorzystania efektów modernizacji linii kolejowych przez dopasowanie parametrów technicznych taboru oraz optymalizacji siatki postojów w celu minimalizacji czasu przejazdu,
- wykorzystania unowocześnionych stacji postojowych przewoźnika do lepszej i bardziej efektywnej obsługi składów i środków trakcyjnych w celu zwiększenia współczynnika dostępności taboru do ruchu i niezawodności,
- budowanie oferty w sposób pozwalający na skomunikowanie oferty kolejowych połączeń wojewódzkich oraz publicznego transportu drogowego.

Rjp powinien brać pod uwagę następujące aspekty społeczne:

- połączenie miast i obszarów z odpowiednio gęstą siecią osadniczą z uwzględnieniem lokalizacji szkół, urzędów administracji publicznej, ośrodków handlowych i wypoczynkowych pociągami pozwalającymi na wygenerowanie na linii komunikacyjnej potoków pasażerów charakterystycznych dla transportu kolejowego, w tym zapewnienie bezpośrednich połączeń miast wojewódzkich ze stolicą kraju, połączeń pomiędzy tymi miastami oraz połączeń tych miast z ośrodkami turystycznymi, wypoczynkowymi i uzdrowiskami oraz głównymi ośrodkami zagranicznymi,
- umożliwienie zwiększenia mobilności społecznej w celu przeciwdziałania skutkom bezrobocia, z jednoczesnym uwzględnieniem wielkości i struktury popytu przewozowego na danej linii kolejowej z podziałem na pory dnia, tygodnia i roku,
- dostosowanie oferty i liczby pociągów do zapotrzebowania społecznego, w tym także przez operatywne uruchamianie dodatkowych połączeń bisowych w okresie szczytów przewozowych,
- w perspektywie wieloletniej budowanie oferty powtarzalnej, a przez to przewidywalnej dla pasażerów, przez stworzenie siatki stałych w kolejnych latach linii komunikacyjnych, zakładających jednocześnie realizację postulatu wysokiej bezpośredniości, jak również na wspólnych odcinkach tras, koordynację z innymi liniami komunikacyjnymi w celu osiągnięcia zadanej dla tego odcinka częstotliwości ruchu, regularności oraz rytmiczności.

Rjp powinien spełniać wymagania zawarte w niniejszym Planie co do liczby połączeń i obsługiwanych punktów postoju (wsiadania i wysiadania pasażerów), z wyjątkiem odstępstw uzgodnionych przez przewoźnika z organizatorem przewozów.

Rozkład jazdy powinien spełniać następujące szczegółowe wymagania co do cykliczności i wzajemnej koordynacji pociągów na sieci komunikacyjnej:

- opracowanie rozkładu jazdy zapewniającego atrakcyjne czasy przejazdu na odcinkach, z uwzględnieniem parametrów infrastrukturalnych linii kolejowych, liczby zatrzymań oraz parametrów technicznych taboru,
- wyznaczenie godzin wiodących dla stacji w największych ośrodkach miejskich, celem odzwierciedlenia pożądaných przez podróżnych godzin, skorelowanych z rytmem pracy i nauki,
- przyjęcie cyklu pociągów na wszystkich obsługiwanych odcinkach sieci kolejowej w standardzie częstotliwości co 30, 60, 120 lub 240 minut, zasadniczo bez wyjątków i odstępstw,
- wyznaczenie symetrii układu par pociągów w dobie zasadniczo wobec godziny 14:00 za wyjątkiem pociągów sezonowych, nocnych oraz dogęszczających ruch w godzinach szczytu,
- maksymalna koordynacja pociągów kursujących w różnych relacjach na poszczególnych ciągach komunikacyjnych,
- osiągnięcie parzystości skomunikowań w danych węzłach kolejowych.

3.8.4. Skomunikowania wewnętrzgałęziowe

Ze względu na to, że nie jest możliwe i celowe objęcie przewozami międzywojewódzkimi całej sieci kolejowej, wiele odcinków i punktów tej sieci należy włączyć do przewozów międzywojewódzkich pośrednio, przez ich skomunikowanie z pociągami uruchamianymi przez samorządy wojewódzkie. 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.

Oferta pociągów międzywojewódzkich powinna to umożliwiać przez możliwie wysoką stabilność oferty w kolejnych rocznych rozkładach jazdy oraz zachowanie cykliczności odjazdów. Oferta przewozowa zintegrowana na poziomie przewozów międzywojewódzkich i wojewódzkich umożliwi utworzenie spójnego systemu transportu kolejowego, co pozwoli zwiększyć udział podróży realizowanych z wykorzystaniem transportu kolejowego. Rozwiązaniem wspomagającym będzie możliwość zakupu jednego biletu na całą trasę przejazdu, bez względu na liczbę przewoźników wykonujących przewóz, co umożliwi funkcjonujący i nadal rozwijany projekt Wspólny Bilet.

Ponadto należy dążyć aby pasażer miał możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty, jeśli dokonał przesiadki, nawet jeśli dane skomunikowanie nie jest objęte wspólną ofertą taryfową.

System skomunikowań powinien być skonstruowany w możliwie przejrzysty sposób, a informacje o zasadach działania powszechnie dostępne dla pasażerów.

Wymogiem, jaki musi spełniać skomunikowanie, jest maksymalny czas skomunikowania, który powinien wynosić zasadniczo do 30 minut, nie może być jednak krótszy niż 5 minut.

Organizator połączeń wojewódzkich wraz z operatorem obsługującym te połączenia i organizator przewozów międzywojewódzkich wraz z przewoźnikiem obsługującym te połączenia powinni współpracować w celu koordynacji rozkładów jazdy oraz wprowadzenia wspólnych ofert taryfowych i ustalania zasad ich finansowania.

Dodatkowo przewoźnicy wraz zarządcą infrastruktury powinni wypracować spójny system praktycznego gwarantowania skomunikowań w przypadku opóźnień pociągów zmierzających do stacji przesiadkowej.

Wykaz podstawowych punktów skomunikowań pociągów międzywojewódzkich PSC z pociągami wojewódzkimi, kursującymi na kierunkach komplementarnych wobec planowanych połączeń dalekobieżnych, wraz z kierunkami tych skomunikowań przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6

Pożądane skomunikowania - kierunki komplementarne wobec planowanej sieci codziennych połączeń międzywojewódzkich

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)
1.	Białogard	Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk
2.	Białystok	Bielsk Podlaski, Ełk, Łapy, Sokółka, Waliły
3.	Bielsko-Biała Główna	Cieszyn, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Wadowice, Zawadoń
4.	Brodnica	Sierpc
5.	Brzeg	Nysa
6.	Bydgoszcz Główna	Chojnice, Inowrocław, Kcynia, Piła, Tczew
7.	Chabówka	Nowy Sącz
8.	Chojnice	Kościerzyna, Nakło nad Notecią
9.	Czechowice Dziedzice	Cieszyn, Oświęcim
10.	Częstochowa	Lubliniec, Radomsko, Włoszczowa, Zawiercie
11.	Czersk	Chojnice, Grudziądz, Tczew
12.	Dębica	Mielec, Tarnobrzeg
13.	Dęblin	Lublin, Łuków, Radom
14.	Działdowo	Olsztyn, Iława, Malbork, Brodnica
15.	Dzierżoniów Śląski	Bielawa
16.	Elbląg	Braniewo, Frombork
17.	Ełk	Białystok, Olecko, Olsztyn przez Giżycko, Pisz, Mikołajki
18.	Gdańsk Główny	Bytów, Kartuzy, Kościerzyna
19.	Gdańsk Wrzeszcz	Kościerzyna, Kartuzy
20.	Gdynia Główna	Hel, Kościerzyna, Lębork, Słupsk
21.	Głogów	Leszno, Żagań, Żary
22.	Gniezno	Jarocin, Nakło nad Notecią, Września
23.	Gorzów Wielkopolski	Kostrzyn, Zbąszynek
24.	Grudziądz	Toruń, Malbork
25.	Iława Główna	Działdowo, Malbork, Olsztyn, Toruń
26.	Inowrocław	Bydgoszcz, Toruń, Zduńska Wola
27.	Jabłonowo Pomorskie	Grudziądz, Brodnica
28.	Jarocin	Krotoszyn, Leszno, Gniezno
29.	Jarosław	Horyniec-Zdrój
30.	Jaworzyna Śląska	Kamieniec Ząbkowicki, Świdnica, Legnica
31.	Jelenia Góra	Karpacz, Kowary, Lubań Śl., Lwówek Śląski, Szklarska Poręba, Zgorzelec
32.	Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona	Bielsko-Biała, Wadowice
33.	Kartuzy	Lębork, Sierakowice

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)
34.	Katowice	Bielsko-Biała, Gliwice, Olkusz, Oświęcim, Rybnik, Trzebinia, Tarnowskie Góry, Tychy, Wisła
35.	Kamieniec Ząbkowicki	Dzierżoniów Śląski, Nysa
36.	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz, Nysa
37.	Kępno	Oleśnica, Wieluń
38.	Kielce	Busko-Zdrój, Włoszczowa, Tarnobrzeg
39.	Kluczbork	Oleśnica, Opole
40.	Kłodzko Główne	Kudowa – Zdrój, Lądek-Zdrój, Międzylesie, Wałbrzych
41.	Koluszki	Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Łódź
42.	Kołobrzeg	Białogard, Gryfice, Koszalin
43.	Kostrzyn	Gorzów Wielkopolski, Rzepin
44.	Koszalin	Białogard, Kołobrzeg, Mielno
45.	Kościerzyna	Bytów, Chojnice
46.	Kraków Główny	Oświęcim, Tarnów, Trzebinia, Zakopane,
47.	Krotoszyn	Jarocin, Wolsztyn
48.	Krzyż	Gorzów Wielkopolski, Piła
49.	Kutno	Kłodawa, Łowicz, Łódź, Płock
50.	Laskowice Pomorskie	Grudziądz, Chojnice, Czersk
51.	Legnica	Głogów, Jaworzyna Śląska, Lwówek Śląski, Żary
52.	Leszno	Głogów, Jarocin, Krotoszyn, Wolsztyn
53.	Lębork	Łeba
54.	Lublin Główny	Chełm, Zamość, Stalowa Wola, Lubartów
55.	Lubliniec	Kluczbork, Tarnowskie Góry
56.	Łapy	Ostrołęka
57.	Łowicz Główny	Łódź, Skierniewice, Warszawa Zachodnia
58.	Łódź Kaliska	Kutno, Łowicz, Sieradz, Łódź Widzew
59.	Łódź Widzew	Łódź Kaliska, Zgierz
60.	Łuków	Dęblin
61.	Malbork	Elbląg, Grudziądz
62.	Małkinia	Ostrołęka, Tłuszcz
63.	Międzyrzecz	Międzychód, Szamotuły, Rzepin
64.	Nakło nad Notecią	Chojnice, Gniezno
65.	Nasielsk	Sierpc
66.	Nowa Sól	Wolsztyn, Żagań
67.	Nowy Sącz	Chabówka
68.	Nysa	Brzeg, Głuchotały, Kędzierzyn-Koźle, Opole

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)
69.	Olecko	Gołdap
70.	Oleśnica	Kępno, Kluczbork
71.	Olsztyn Główny	Braniewo, Giżycko, Mikołajki, Szczytno
72.	Opole Główne	Kluczbork, Lubliniec, Nysa
73.	Ostrów Wielkopolski	Leszno, Poznań, Kluczbork
74.	Oświęcim	Cieszyn, Skawina
75.	Pilawa	Dęblin, Łuków, Skierniewice
76.	Piła Główna	Chojnice, Kalisz Pomorski, Krzyż, Nakło nad Notecią, Stargard
77.	Poznań Główny	Września, Konin, Piła, Jarocin, Leszno, Gniezno, Wągrowiec, Wolsztyn, Międzychód
78.	Prabuty	Kwidzyn
79.	Przeworsk	Leżajsk, Nisko, Stalowa Wola
80.	Pszczyna	Rybnik, Żory
81.	Racibórz	Racławice Śląskie
82.	Radom	Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Tomaszów Mazowiecki
83.	Rejowiec	Zamość
84.	Rogoźno Wielkopolskie	Kcynia, Wągrowiec
85.	Rybnik	Jastrzębie-Zdrój, Pszczyna, Wodzisław Śląski, Żory
86.	Rzepin	Kostrzyn, Międzyrzecz, Zielona Góra
87.	Rzeszów Główny	Przemyśl, Tarnów, Jasło, Stalowa Wola
88.	Sandomierz	Mielec
89.	Sędziszów	Kamienna Góra, Lubawka
90.	Sędziszów	Katowice przez Olkusz
91.	Siedlce	Hajnówka
92.	Sierpc	Kutno, Płock, Toruń
93.	Skarżysko-Kamienna	Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Tomaszów Mazowiecki
94.	Skierniewice	Łowicz Główny, Pilawa, Koluszki, Warszawa Zachodnia
95.	Sławno	Darłowo
96.	Słupsk	Szczecinek, Ustka
97.	Stalowa Wola Rozwadów	Lublin, Tarnobrzeg, Skarżysko-Kamienna, Zamość
98.	Stargard	Kalisz Pomorski, Piła, Szczecinek
99.	Sucha Beskidzka	Żywiec
100.	Suwałki	Olecko
101.	Szamotuły	Gorzów Wielkopolski, Międzychód, Międzyrzecz
102.	Szczecin	Świnoujście, Kołobrzeg przez Goleniów, Gryfino
103.	Szczecinek	Chojnice, Runowo Pomorskie, Słupsk, Złocieniec

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)
104.	Szczytno	Olsztyn, Ostrołęka, Ełk
105.	Tarnobrzeg	Kielce, Mielec
106.	Tarnów	Krynica-Zdrój
107.	Tczew	Chojnice, Elbląg
108.	Tłuszcz	Łomża, Ostrołęka
109.	Tomaszów Mazowiecki	Koluszki, Radom, Opoczno, Skarżysko Kamienna
110.	Toruń Główny	Grudziądz, Inowrocław, Sierpc, Włocławek
111.	Trzebinia	Oświęcim
112.	Wałbrzych	Kłodzko Główny
113.	Warszawa Wschodnia	Mińsk Maz., Siedlce, Otwock, Piława, Dęblin, Wołomin, Tłuszcz
114.	Warszawa Zachodnia	Pruszków, Grodzisk Maz., Skierniewice, Piaseczno, Radom, Sochaczew, Łowicz
115.	Węglińiec	Lubań Śląski, Zielona Góra, Żary
116.	Wrocław Główny	Głogów, Jelenia Góra, Kluczbork, Kłodzko, Świdnica, Zgorzelec
117.	Września	Gniezno, Jarocin
118.	Zagórz	Krościenko, Łupków
119.	Zamość	Bełzec, Hrubieszów
120.	Zawiercie	Tarnowskie Góry
121.	Zbąszynek	Gorzów Wielkopolski, Rzepin, Wolsztyn, Zielona Góra
122.	Zebrzydowice	Cieszyn
123.	Zielona Góra Główna	Głogów, Krosno Odrzańskie, Węglińiec, Żary
124.	Żagań	Lubsko, Nowa Sól
125.	Żary	Głogów, Legnica
126.	Żywiec	Sucha Beskidzka, Zwardoń

Źródło: opracowanie własne

Powyższa lista zawiera również kierunki, dokąd obecnie nie prowadzi czynna linia kolejowa, a co do których należałoby rozważyć uruchomienie przewozów kolejowych.

Określenie sieci skomunikowań **umożliwia innym organizatorom transportu powiązanie swoich planów transportowych z Planem Ministra**. Oferta organizatorów szczebla samorządowego w transporcie kolejowym powinna zostać dostosowana do zakresu obsługi świadczonej przez Ministra, co wynika z hierarchicznego układu planowania przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

3.8.5. Skomunikowania z innymi środkami transportu

Inne środki transportu, a przede wszystkim komunikacja autobusowa, powinny być powiązane z transportem kolejowym w zintegrowanych węzłach przesiadkowych i realizować dowóz do punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie z miejsc, z których nie jest to możliwe za pomocą transportu kolejowego (np. ze względu na brak linii kolejowej). Wyznaczenie w Planie punktów obsługi (3.8.2) wskazuje na możliwe punkty, w których można utworzyć zintegrowane węzły przesiadkowe.

Do węzłów tych powinny prowadzić linie autobusowe uruchamiane przez marszałków poszczególnych województw, jak również uruchamiane na zlecenie pozostałych władz samorządowych. Linie te mogą realizować powiązania nie tylko z ofertą połączeń międzywojewódzkich, ale jednocześnie z ofertą połączeń regionalnych i aglomeracyjnych.

Podstawowymi warunkami koniecznymi dla realizacji skomunikowania pociągów międzywojewódzkich z liniami autobusowymi (wojewódzkimi, powiatowymi, gminnymi) jest istnienie w bezpośrednim sąsiedztwie stacji lub przystanku kolejowego urządzonego przystanku autobusowego oraz odpowiednich ciągów pieszych pomiędzy tymi przystankami. Musi również mieć miejsce koordynacja rozkładów jazdy linii autobusowych z rozkładem jazdy pociągów. Warunki tych skomunikowań (np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg) powinien określać organizator danej linii komunikacyjnej. Ponadto **zarządcy dworców i zarządcy infrastruktury kolejowej** we współpracy z odpowiednimi władzami samorządowymi powinni dążyć do zapewnienia przy punktach obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów - system Parkuj i Jedź (ang. P+R).

3.9. Kierunki rozwoju sieci połączeń po roku 2028

W związku z planami realizacji rządowego projektu budowy CPK, którego elementem jest tzw. komponent kolejowy, zakłada się, że od rjp 2028/29 pociągi będą kursować po nowym układzie linii związanych bezpośrednio z portem lotniczym:

- nowej linii dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź,
- łącznicy CPK – CMK (Korytów),
- łącznic CPK z linią kolejową nr 1: „rejon Grodziska Maz.” – CPK oraz CPK – „rejon Żyrardowa”,
- łącznic CPK z linią kolejową nr 3: „rejon Błonia” – CPK oraz CPK – „rejon Sochaczewa”,
- łącznicy nowej linii Warszawa – Łódź z linią kolejową nr 11 w okolicach Bobrownik.

Układ ten został uwzględniony w planowanej siatce połączeń na horyzont 2028/29.

Po roku 2028 sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych zaplanowanych do realizacji elementów infrastruktury kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK, w tym nowych odcinków linii kolejowych, które będą poprawiać spójność sieci kolejowej kraju oraz skracać czas dojazdu koleją do CPK z obszaru całego kraju. Głównym elementem rozwijającym układ sieci kolejowej będzie rozbudowa linii dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź w kierunku Poznania i Wrocławia (z ewentualnym przedłużeniem w kierunku Czech), która umożliwi uruchamianie szybkich połączeń pomiędzy tymi miastami oraz CPK, a także skróci czasy przejazdu z miast położonych na przedłużeniu nowych linii. Kolejnym istotnym elementem rozbudowy sieci kolejowej będzie budowa linii dużych prędkości „CMK Północ” – z CPK przez Płock, Włocławek, Grudziądz do linii kolejowej nr 131, co włączy te miasta w sieć szybkich połączeń. Uzupełnieniem sieci linii dużych prędkości będzie rozbudowa linii CMK w kierunku Śląska i Krakowa, umożliwiająca sprawniejsze i szybsze kursowanie pociągów z Warszawy, Łodzi i CPK na południe kraju. Planowana rozbudowa krajowej sieci kolejowej powinna przyczynić się zarazem do poprawy spójności komunikacyjnej w skali międzynarodowej. W tym kontekście należy wskazać zwłaszcza na uwarunkowania związane z pracami prowadzonymi na forum Grupy Wyszehradzkiej (V4) dotyczącymi Kolei Dużych Prędkości (m.in. odcinek Katowice – Ostrawa).

Oprócz linii dużych prędkości, przewidywane jest uzupełnienie sieci kolejowej o następujące odcinki:

- Nakło nad Notecią – Okonek, który umożliwi skrócenie czasu przejazdu z Koszalina i Kołobrzegu do Bydgoszczy, CPK i Warszawy,
- Wąsosz Konecki – Kielce oraz Busko-Zdrój - Żabno - Tarnów, które umożliwią skrócenie czasu przejazdu z Nowego Sącza i Kielc do CPK, Warszawy i Łodzi, tworząc zupełnie nowy ciąg transportowy,

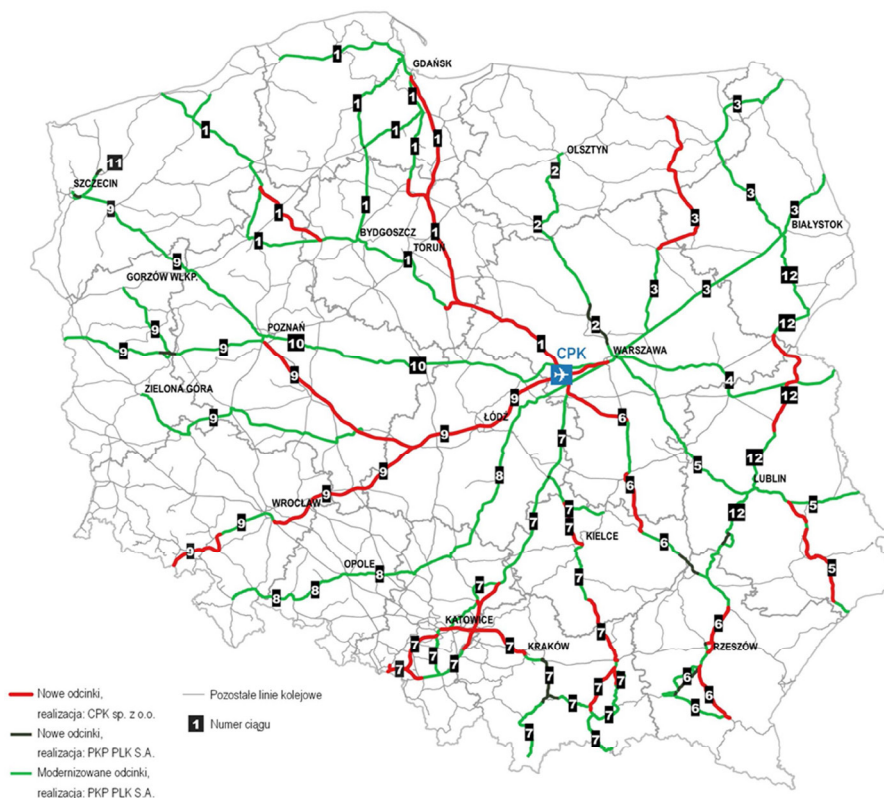
- CPK – Grójec – Warka, Radom – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Łętownia – Rzeszów, które utworzą nowy ciąg transportowy umożliwiający uruchamianie szybszych połączeń z Rzeszowa i Stalowej Woli do CPK, Warszawy i innych miast kraju, oraz zapewnią połączenie Radomia z CPK, włączając jednocześnie Grójec do sieci kolejowej,
- Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko, poprawiający spójność sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce i włączająca w sieć szybkich połączeń Ostrołękę, Łomżę, Kolno oraz Pisz,
- Rzeszów – Sanok lub łącznica Jedlicze – Przybówka, skracające czas przejazdu z Sanoka i Krosna do Rzeszowa i dalej w kierunku CPK i innych miast kraju,
- Trawniki – Krasnystaw – Zamość – Tomaszów Lubelski, skracający czas dojazdu ze wschodniej części województwa lubelskiego oraz włączający w sieć kolejową Tomaszów Lubelski.

Modyfikacje sieci połączeń będą następowały wraz z oddawaniem poszczególnych odcinków nowych linii oraz modernizacją komplementarnych odcinków linii istniejących i będą polegały na:

- uruchamianiu nowych połączeń komunikacyjnych na nowych ciągach komunikacyjnych, w przypadku utworzenia takich ciągów,
- przekierowaniu części połączeń na nowe odcinki linii, zwłaszcza w przypadku budowy krótkich odcinków poprawiających spójność sieci kolejowej.

Zmiany sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych dokonywane po 2027 r. w związku ze stopniową realizacją komponentu kolejowego CPK powinny wpływać na polepszenie zapewnianej dotychczas obsługi poszczególnych miast.

Nowe i modernizowane odcinki linii kolejowych wpływające na kształt sieci połączeń Rysunek 32



Przebieg nowych odcinków linii kolejowych oraz lokalizacja CPK mają wyłącznie charakter orientacyjny

Źródło: CPK Sp. z o.o.

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

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

- pobieraniu wpływów 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, lub
 - 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 obliczana jest 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:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 oraz z 2020 r. poz. 1086) albo
- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2019 r. poz. 1528, 1655 i 2020), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy PTZ (dot. bezpośredniego zawarcia umowy), w terminach wynikających z rozporządzenia nr 2016/2338.

Aktualnie Minister jako organizator przewozów objętych Planem związany jest następującymi umowami zawartymi z Operatorem:

- Umową ramową o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzywojewódzkie zawartą w dniu 25 lutego 2011 r., zwaną dalej „Umową ramową”, zawartą na okres 10-letni

(z możliwością przedłużenia na 5 lat) na podstawie art. 31 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778), zwanej dalej „Ustawą TK”. Na podstawie tej umowy zawierane są umowy roczne na uzgodniony rjp,

- 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 są udzielane na dotychczasowych zasadach, tj. przez bezpośrednie powierzenie zadania świadczenia usług.

Obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych zawierane przez Ministra, spełniają wymagania wynikające z przepisów znowelizowanego rozporządzenia nr 1370/2007 w zakresie przyznawania rekompensaty i wypłaty rozsądnego zysku.

Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody operatora. Sposób obliczenia wyniku finansowego netto uwzględnia różnicę pomiędzy:

- kosztami poniesionymi w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych, nałożonym przez organizatora i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej, pomniejszonymi o wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, a
- przychodami taryfowymi i wszystkimi innymi przychodami wygenerowanymi podczas wypełniania danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, plus rozsądny zysk.

W rozporządzeniu nr 1370/2007 (w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem nr 2016/2338) wskazano, że spełnienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przez podmioty świadczące usługi publiczne powinno być odpowiednio rekompensowane, aby zapewnić długoterminową stabilność finansową usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego zgodnie z wymogami określonymi w polityce transportu publicznego. W szczególności taka rekompensata powinna promować utrzymanie lub rozwój skutecznego zarządzania przez podmiot świadczący usługi publiczne, a także świadczenie usług transportu pasażerskiego o wystarczająco wysokim standardzie.

Obecnie rekompensata wypłacana Operatorowi stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi kosztami wykonywania przewozów objętych umowami a 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.

Wysokość dotacji budżetowej przeznaczonej na dofinansowanie przewozów (łącznie dla pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych) określa corocznie ustawa budżetowa. Minister jako organizator przewozów objętych Planem ustala roczne limity ww. dotacji w umowach rocznych, na podstawie oszacowanego przez Operatora wyniku finansowego, wynikającego z zaplanowanej pracy przewozowej oraz rozsądnego zysku, którego wysokość ustalona jest zgodnie z rozporządzeniem nr 1370/2007.

W latach 2012–2019 z budżetu państwa na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przeznaczono łącznie środki zestawione w tabeli 7. Dotacja na wykonywanie usług przewozowych w tym okresie wyniosła łącznie 3.419.671,409 tys. zł. Kwota dotacji z tytułu honorowania przez przewoźników ulg ustawowych wyniosła 3.901.369,383 tys. zł.

Tabela 7

**Dofinansowanie przewozów kolejowych – wydatki budżetu państwa w latach
2012–2019 [tys. zł]**

Zadanie	Lata							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe, w tym:	805 175,165	851 657,520	893 060,678	1 716 559,065	1 042 520,154	1 080 568,626	1 125 501,623	1.200.794,996
- dotacja na dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych	371 159,146	409 333,500	470 910,511	1 268 559,500 ³⁵⁾	543 122,787 ³⁶⁾	556 593,000	573 698,000	621.092,000
- dotacja dla przewoźników kolejowych na pokrycie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych	434 016,019	442 324,020	422 150,167	447 999,565	499 397,367	523 975,626	551 803,623	579.702,996

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 Ministra.

Podstawą do planowania wielkości subsydiowania przewozów międzywojewódzkich z budżetu Państwa są postanowienia uchwały Rady Ministrów nr 99/2018 z dnia 18 lipca 2018 r. zmieniającej uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. 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 2011–2021³⁷⁾ z budżetu Państwa, kwotę brutto 4.778.109,3 tys. zł (słownie: cztery miliardy siedemset siedemdziesiąt osiem milionów sto dziewięć tysięcy trzysta 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.

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 środków (w ramach

³⁵⁾ W tym 770 303,500 tys. zł jako dotacja dla Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. na wsparcie procesu restrukturyzacji Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.).

³⁶⁾ W tym 5 166,787 tys. zł jako dotacja celowa dla przewoźników kolejowych na dofinansowanie przewozów okazjonalnych wykonywanych w okresie ŚDM.

³⁷⁾ Okres obowiązywania umowy trwa od 25 lutego 2011 r. do 25 lutego 2021 r.

limitu określanego corocznie w ustawie budżetowej łącznie na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe) na obligatoryjne dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich. Występuje zatem ryzyko ograniczenia możliwej do objęcia umową o świadczenie usług publicznych oferty w zakresie przewozów międzynarodowych.

Jednym z najważniejszych załączników do Umowy ramowej jest Plan finansowy na lata 2011–2021, w którym określono wysokość dofinansowania w podziale na poszczególne lata w okresie obowiązywania umowy, czyli w okresie dziesięcioletnim. Na podstawie ww. Planu finansowego oraz kalkulacji wykonanej dla lat następnych, wykonanych na podstawie założeń niniejszego Planu, przewiduje się, że planowane wydatki na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w latach 2020–2030 będą zgodne z tabelą 8.

Tabela 8

**Wydatki z budżetu państwa (plan) na dofinansowanie przewozów
międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln zł]**

Rok	Kwota
2020	861
2021	701
2022	1 314
2023	1 584
2024	1 826
2025	2 254
2026	2 414
2027	2 867
2028	3 024
2029	3 062
2030	2 912

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MI

W Planie przyjęto, że przedstawione powyżej założenia powinny umożliwić sfinansowanie oferty przewozowej w przyjętych horyzontach czasowych, określonych w podpunkcie 3.8.1.

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.

Wsparcie unijne może być przekazywane w formie dofinansowania kosztów zakupu bądź modernizacji taboru kolejowego, obniżając odpowiednio kwotę rekompensaty wypłacanej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. W przypadku usług przewozowych świadczonych na zasadach komercyjnych, przewoźnik może otrzymać dofinansowanie ww. kosztów ze środków unijnych na zasadach ogólnych dotyczących pomocy publicznej.

Utrzymanie w perspektywie do roku 2030 możliwości finansowania ze środków publicznych modernizacji i wymiany kolejowego taboru pasażerskiego przeznaczonego do wykonywania przewozów o charakterze

użyteczności publicznej pozostaje w zgodzie z postanowieniami aktualnej SRT2030. Dokument ten, wśród kierunków interwencji wskazuje m.in. na działania w zakresie usprawnienia zarządzania transportem kolejowym, w tym przez dofinansowanie ze środków publicznych zakupu oraz modernizacji taboru odpowiadającego specyfice poszczególnych segmentów rynku.

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 2018 r. poz. 295). 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, studentów, emerytów i inwalidów, funkcjonariuszy służb mundurowych, dzieci i młodzieży niepełnosprawnej, nauczycieli. 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 2020 r. poz. 1790),
- ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2020 r. poz. 517),
- ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2020 r. poz. 684),
- ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 2055),
- ustawy z dnia 7 września 2007 r. o Karcie Polaka (Dz. U. z 2019 r. poz. 1598),
- ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1348).

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 rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 1265). Środki, które otrzymują przewoźnicy stanowią pomoc publiczną z tytułu nałożenia na nich zobowiązania do świadczenia usług publicznych. Pomoc taka jest zgodna z przepisami rozporządzenia nr 1370/2007. W tabeli 7 przedstawiono wysokość dotacji przyznanej w latach 2012–2019.

Głównym aktem dotyczącym ulg ustawowych jest ww. ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

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

Przewozy międzywojewódzkie realizowane są przez spółkę PKP Intercity S.A. na podstawie Umowy ramowej³⁸⁾, do której zawarcia minister właściwy ds. transportu otrzymał upoważnienie w uchwale Rady Ministrów nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. Obecnie trwają prace nad zapisami nowej Umowy ramowej³⁹⁾, uwzględniającej przepisy rozporządzenia nr 2016/2338. Zakres nowej Umowy ramowej zostanie rozszerzony o przewozy międzynarodowe, natomiast sieć połączeń uwzględni obsługę planowaną CPK.

Wspomniane rozporządzenie nr 2016/2338 wprowadziło szereg zmian, w tym stosowanie konkurencyjnej procedury przetargowej oraz obowiązek określenia przez organizatora specyfikacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz zakresu ich stosowania. Organizator określając specyfikacje zobowiązań musi należyście przestrzegać zasady proporcjonalności, zgodnie z prawem Unii. Specyfikacje zobowiązań muszą być spójne z celami polityki określonymi w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego.

Przewidziano możliwość łączenia usług pokrywających koszty z usługami niepokrywającymi kosztów.

Zgodnie z nowym art. 4 ust. 8 rozporządzenia nr 1370/2007, umowy o świadczenie usług publicznych powinny zobowiązywać Operatora świadczącego te usługi do przekazywania organizatorowi odpowiednich informacji do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych.

Organizator powinien udostępnić wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Obejmuje to informacje dotyczące popytu ze strony podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z publicznym transportem pasażerskim objętym konkurencyjną procedurą przetargową oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkownika wymaganych pojazdów lub taboru, aby umożliwić zainteresowanym stronom przygotowanie odpowiednich planów działalności gospodarczej.

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

- hipotetyczny potencjał potoków podróżnych (logiczne powiązania w ramach sieci charakteryzującej się systematyczną poprawą jakości),
- przystępność ceny,
- zapewnienie kursowania pociągów w różnych porach dnia (przy odpowiednim potoku – i zapewnieniu taktowego rjp),
- podnoszenie jakości oferty przewozowej (nowy lub zmodernizowany tabor przewozowy i zmodernizowana infrastruktura liniowa i punktowa) – zwiększanie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym przemieszczających się na wózkach inwalidzkich, z dysfunkcją narządu wzroku lub słuchu, a także możliwości przewozu rowerów oraz uzupełnianie oferty o inne usługi dodatkowe (np. włączanie wagonów restauracyjnych/barowych),
- rozbudowywanie sieci połączeń (w tym nocnych), w których częstotliwość powinna być pochodną popytu,

³⁸⁾ Zawartej w dniu 25 lutego 2011 r. na okres 10-letni.

³⁹⁾ Przewidywane podpisanie umowy ramowej do końca 2020 r. Planowany okres obowiązywania: od 1 stycznia 2021 r. na okres 10 lat.

- 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 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 na szczeblu samorządowym. Dlatego też, plany transportowe niższego szczebla 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 podróżnego.

Mając na względzie przepisy Ustawy TK, pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe powinny być traktowane priorytetowo z uwagi na ich dalekobieżny charakter. W odniesieniu do zarządcy infrastruktury dotyczy to priorytetyzacji przydzielania tras pociągów. Zarządca infrastruktury kolejowej zapewni, aby z pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi były skomunikowane pociągi wojewódzkie, 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 Operatora 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 podróżnych z niepełnosprawnościami 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 z odbiorem komunikatów (osoby niedosłyszące) 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.

Planowana jest rozbudowa i korekta przebiegu linii kolejowych związanych z perspektywiczną obsługą CPK, a także wynikających z realizacji Programu Kolej+, który zakłada budowę i odbudowę kolejowych połączeń o znaczeniu lokalnym, pozwalających na obsługę miejsc dotychczas pozbawionych dostępności do kolei. Kształt oferty przewozowej będzie uzależniony od harmonogramów inwestycji infrastrukturalnych oraz inwestycji taborowych, niezbędnych głównie ze względu na obsługę CPK. Niewątpliwie spowoduje to korektę istniejących połączeń realizowanych transportem kolejowym w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych finansowanych przez Ministra, co będzie podstawą kolejnej aktualizacji niniejszego Planu.

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 odpowiednich parametrach techniczno-eksploatacyjnych, pozwalających wykorzystać dopuszczalną prędkość pociągów. Wymusza to kontynuowanie unowocześniania taboru przewozowego, 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 S.A. spalinowych pojazdów trakcyjnych.

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 nr 869/2014, nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.

Zgodnie z Ustawą TK (art. 28p), umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez organizatorów publicznego transportu kolejowego wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych. Szczegółowe zasady związane z organizacją rynku zostały zawarte w rozdziałach 6-6c Ustawy TK.

W przypadku nowych międzynarodowych połączeń pasażerskich, rozporządzenie nr 869/2014 wskazuje w treści art. 3 ust. 4 na organ regulacyjny, który dokonuje badania głównego celu lub badania równowagi ekonomicznej. W Polsce rolę tę wypełnia Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”.

W następstwie oceny proponowanej nowej usługi Prezes UTK ocenia, czy głównym celem proponowanej nowej usługi jest:

- przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, lub
- 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.⁴⁰⁾), decyzję, na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

Rozwój systemu kolejowych przewozów międzywojewódzkich, skoordynowanych z regionalnymi, zakłada również dążenie do zbudowania systemu sprzedaży biletów na przejazd środkami zbiorowego transportu publicznego, wykonywanego przez różnych operatorów. Mechanizmem temu służącym jest m.in. Wspólny Bilet, umożliwiający pasażerowi zakup jednego biletu na całą podróż obejmującą odcinki obsługiwane przez co najmniej dwóch przewoźników.

⁴⁰⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69.

Należy podkreślić, że w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych wdrażane rozwiązania będą zgodne z *acquis communautaire*, w szczególności z rozporządzeniem nr 2016/2338.

6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PODRÓŻNYCH

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

- warunki podróżowania, w tym szczególnie obsługa osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- 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 z niepełnosprawnościami, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (umieszczenie peronowej tablicy informacyjnej na odpowiednim poziomie), a także z zaburzeniami narządu wzroku lub słuchu. Informacja przekazywana w Internecie powinna spełniać wymogi dostępności zgodnie z Wytycznymi dla dostępności treści internetowych WCAG 2.1,
- 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, miejsc parkowania rowerów (Bike+Ride), 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 zrzucania 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 taboru przewozowego, odpowiedniego 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 oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego i międzynarodowego z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego posiada strukturę hierarchiczną, opartą o plan transportowy dla całego kraju, który opracował Minister. Na jego podstawie plany transportowe opracowują województwa, powiaty i gminy spełniające określone warunki, a także związki powiatów i związki międzygminne. Oznacza to, że plany niższego szczebla powinny uwzględniać plan transportowy wyższego szczebla. Samorządowi organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni dążyć do uzupełnienia sieci komunikacyjnej finansowanej przez Ministra, traktując ją jako bazową. Obowiązkowe części składowe planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zawarte są w art. 12 ust. 1 ustawy PTZ, natomiast elementy, które należy wziąć pod uwagę przy jego opracowaniu określa ust. 2 tego artykułu. Szczegółowe wytyczne znajdują się w rozporządzeniu w sprawie Planu.

Ważnym zadaniem samorządów jest integracja regionalna transportu kolejowego z transportem drogowym. Ponieważ samorządy wojewódzkie mają wpływ na funkcjonowanie obydwu gałęzi transportu powinny prowadzić do ich integracji organizacyjnej (rozkłady jazdy, dogodne przesiadki, jeden bilet na całą podróż) tak, aby transport drogowy pełnił rolę uzupełniającą do transportu kolejowego, jak również obsługiwał rejonów charakteryzujących się brakiem lub niewielką dostępnością transportu publicznego.

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oparte jest na zasadach wynikających bezpośrednio z ustawy PTZ, określających ramowe standardy działalności. Dużą 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 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 podróżnych 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 podróżnym 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. 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.

W dniu 7 kwietnia 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1378), która uchyliła ustawę z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych. Ustawa określa zasady i tryb tworzenia oraz zasady funkcjonowania związku metropolitalnego w województwie śląskim. Związek metropolitalny jest zrzeszeniem gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz

zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, położonych na obszarze spójnym pod względem przestrzennym, który zamieszkuje co najmniej 2 mln mieszkańców. Związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne m.in. w zakresie metropolitalnych przewozów pasażerskich.

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 przez 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 podróżnych 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 niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. 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.

Polska skorzystała z możliwości stosowania okresów przejściowych w odniesieniu do niektórych artykułów rozporządzenia nr 1371/2007. Wyłączenie ze stosowania niektórych przepisów ww. dokumentu jest aktualnie uregulowane rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2019 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. poz. 2330). Wskazane rozporządzenie przedłuża o 5 lat, to jest do dnia 3 grudnia 2024 r., okres wyłączenia ze stosowania następujących przepisów rozporządzenia nr 1371/2007:

- art. 8 ust. 3 – obowiązek dostarczania pasażerowi w trakcie podróży informacji w najbardziej odpowiedniej formie,
- art. 10 – „informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji” (wdrożenie systemu KSIRTK - Komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym),
- art. 21 ust. 1 – dostępność stacji, peronów, taboru i innych pomieszczeń dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Wyłączenia stosuje się do krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej.

6.1. OGÓLNE WYMAGANIA JAKOŚCIOWE

Operator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do doskonalenia jakości obsługi podróżnych przez 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 połączeń międzynarodowych,
- 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 niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Operator publicznego transportu zbiorowego powinien zapewnić podróżnym bezpieczne, wygodne i higieniczne warunki podróżowania oraz należytą obsługę:

- w zakresie bezpieczeństwa podróżowania:
 - podstawienia składu pociągu spełniającego wymagania zawarte w przepisach i instrukcjach, prowadzeniu ruchu pociągów zestawionych z taboru posiadającego świadectwo dopuszczenia typu pojazdu kolejowego do eksploatacji (lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji) oraz aktualne świadectwo sprawności technicznej,
 - zapewnienia taboru przewozowego 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 w sytuacjach zagrożenia mógł być użyty przez pasażerów,
 - 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 przewozowego 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 osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
 - 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 zakresie podnoszenia jakości usług:
 - umożliwienia korzystania podczas podróży z usług gastronomicznych przez 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 w Centrach Obsługi Klienta prowadzonych przez PKP Intercity S.A.,
 - umożliwienia przewozu rowerów w pociągach do miejscowości turystycznych, a w miarę dysponowania dostosowanym taborem – sukcesywnie w pozostałych relacjach tak, aby w 2024 r. możliwość taka dotyczyła 100% uruchamianych pociągów,
 - uzyskania w rjp 2023/24:
 - 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 Główny, Łódź Fabryczna, Olsztyn Główny, Opole Główne, Poznań Główny, Rzeszów Główny, Szczecin Główny, Toruń Główny, Wrocław Główny, Zielona Góra Główna) 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 83 km/h,
 - zapewnienie do 2 grudnia 2024 r. spełnienia wymogów TSI PRM w odniesieniu do osób z niepełnosprawnościami w pociągach międzywojewódzkich i międzynarodowych kursujących w ramach UE, w tym standardów oznakowania taboru (np. oznaczenia w języku Braille'a),
- w przypadku odwołania pociągu: zapewnienia zastępczej komunikacji autobusowej bądź przewóz pasażerów innym pociągiem, w tym pociągiem innego przewoźnika,
- w zakresie zachowania punktualności wykonywania przewozów:
 - kursowania pociągu zgodnie z obowiązującym rjp także w sytuacji czasowego zamknięcia danego odcinka linii kolejowej. Wymóg kursowania zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy na poszczególnych przystankach obejmuje także zastępczą komunikację autobusową,
 - osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na przybyciu na poziomie co najmniej 85% do roku 2022, 90% w roku 2023 i 92% od roku 2024 dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna być co najmniej na poziomie 75% do roku 2023 i 80% od roku 2024. Punktualność oznacza tu przejazd pociągów, które nie były opóźnione z winy Przewoźnika.

Za niezachowanie punktualności dla przejazdów wszystkich pociągów lub dla każdego pociągu oddzielnie, organizator przewozów nalicza kary zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych zawartą z przewoźnikiem.

6.2. SYSTEM DYSTRYBUCJI BILETÓW

Operator publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów kolejowych zapewni szeroką dostępność oferty przez różne kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały bezpośrednie w przypadku przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych stanowią:

- kasy biletowe (własne PKP Intercity S.A., agencyjne oraz innych przewoźników),
- Centra Obsługi Klienta (prowadzone przez PKP Intercity S.A. na wybranych dworcach),
- drużyny konduktorskie
- inne stacjonarne biura i punkty sprzedaży.

Niezależnie od tego, operatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym dalekobieżnego w celu poprawy efektywności funkcjonowania systemu dystrybucji będą udoskonalać usługi sprzedażowe świadczone przez internetowe kanały dystrybucji, w tym aplikacje mobilne, automaty biletowe, dostosowując ich strukturę do zapotrzebowania rynkowego oraz stopnia rozwoju elektronicznych form sprzedaży.

Obejmuje to w szczególności możliwość zakupu biletu (ewentualnie jego zwrotu) za pośrednictwem telefonii komórkowej, wraz z zapewnieniem pasażerom dostępu do bieżących informacji o przebiegu podróży, przekazywanych bezpośrednio na numer telefonu wykorzystanego do zakupu biletu.

Operatorzy, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom podróżnych, uruchamiają strony internetowe dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami, które dają możliwość wyszukania w miejscach postojów handlowych pociągów finansowanych przez Ministra, lokalizacji kas biletowych sprzedających bilety krajowe (kasy krajowe) i zagraniczne (kasy międzynarodowe), np. w przypadku PKP IC, na stronie istnieje możliwość odnalezienia lokalizacji biletomatów, jak też zapoznania się z listą autoryzowanych podmiotów uprawnionych do sprzedaży agencyjnej oraz przez Internet.

Ponadto, obsługa informatyczna systemu dystrybucji biletów powinna zapewniać ciągłość usług i zapobiegać incydentom w zakresie cyberbezpieczeństwa. W tym celu, dedykowane strony internetowe do sprzedaży biletów i aplikacje mobilne powinny spełniać wysokie standardy cyberbezpieczeństwa w celu uniemożliwienia np. kradzieży danych czy blokowania świadczenia usługi.

Zakłada się przeszkolenie pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej oraz pracowników przewoźników w zakresie cyberbezpieczeństwa.

Równocześnie, należy dążyć do tego, aby bilety na pociągi objęte Planem można było nabywać w kasach różnych przewoźników kolejowych. Dane dotyczące miejsc i sposobu zakupu biletów powinny być na bieżąco aktualizowane. Ponadto należy dążyć do systematycznego rozszerzania możliwości obsługi osób niesłyszących przez tłumaczenie on-line lub video rozmowy.

Operator, przekazując dane do rjp, określi pociągi objęte rezerwacją miejsc. PKP PLK S.A. sporządzając rjp, oznaczy je w sposób czytelny i jednoznaczny. Zarządcy infrastruktury kolejowej wyeksponują dla podróżnych na swoich obiektach obowiązujący rjp.

System rezerwacji powinien zostać uzupełniony o dodatkowe funkcje, umożliwiające podróżnym samodzielną rezerwację wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej. Informacje o ewentualnych zmianach dotyczących pociągów objętych obligatoryjną rezerwacją miejsc będą przekazywane podróżnym przez operatora i zarządcę infrastruktury w trybie i na zasadach określonych w Ustawie TK dla zmian rjp.

Rozwój systemu dystrybucji obejmuje możliwość zakupu biletów na przejazdy pociągami różnych przewoźników kolejowych w ramach projektu „Wspólny Bilet”. System dystrybucji powinien docelowo umożliwiać podróżnym dokonanie zakupu biletów obejmujących odcinki obsługiwane przez różnych przewoźników pasażerskich we wszystkich kanałach dystrybucji biletów, w tym przez kasy, automaty biletowe oraz internet i urządzenia mobilne.

Zostanie też utworzony Krajowy Punkt Dostępu do informacji multimodalnych, obejmujący zasób podstawowych danych, niezbędnych do planowania podróży. Zgodnie z wymogami rozporządzenia

delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, z późn. zm.⁴¹⁾), każde państwo członkowskie musi stworzyć krajowy punkt dostępu. Jeżeli państwa członkowskie uznają to za właściwe, możliwe jest wykorzystanie istniejących krajowych punktów dostępu. Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia, organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu przekazują dane za pośrednictwem krajowego punktu kontaktowego. W dniu 1 grudnia 2019 r. powstał tymczasowy Krajowy Punkt Dostępu do usług informacji o podróżach multimodalnych, zwany dalej „KPD”, prowadzony przez Ministerstwo Infrastruktury. Określenie podmiotu odpowiedzialnego w przyszłości za obsługę KPD oraz innych aspektów wdrożenia krajowego minimalnego profilu NETEX są przedmiotem analiz i ekspertyz. Na podstawie uzyskanych wniosków sformułowane zostaną rekomendacje do podjęcia decyzji odnośnie formy funkcjonowania KPD oraz docelowego zakresu jego działania w przyszłości.

6.3. INFORMACJA

Zarządca infrastruktury kolejowej oraz operator publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić podróżnym informację o ofercie umożliwiającą planowanie podróży. Powinna ona obejmować dane o:

- rozkładzie jazdy pociągów,
- regulaminie przewozu osób,
- taryfach – ofertach cenowych, w tym warunkach stosowania najniższych opłat oraz obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- możliwościach zakupu biletu (miejscach funkcjonowania kas biletowych oraz o alternatywnych kanałach sprzedaży biletów),
- możliwościach przesiadki na pociągi różnych rodzajów, a także punktach postojów handlowych pociągów obsługiwanych przez innych przewoźników,
- numerach peronów przyjazdu/odjazdu pociągów (dotyczy zarządcy infrastruktury),
- warunkach dostępu i dostosowania pociągu dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, ze szczególnym uwzględnieniem osób przemieszczających się na wózkach inwalidzkich,
- dostępności miejsc w poszczególnych rodzajach wagonów,
- zestawieniu składu pociągów (klasy wagonów, wskazanie czy dostępny jest wagon gastronomiczny, sypialny, z miejscami do leżenia) oraz standardzie i wyposażeniu wagonów (np. wi-fi, klimatyzacja),
- 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 przewozu przesyłek konduktorskich,
- procedurach odbioru zaginionego bagażu,
- procedurach wnoszenia skarg i zażaleń,
- zaprzestaniu obsługi połączeń,
- opóźnieniach.

⁴¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 125 z 14.05.2019, str. 24.

Informacje o usługach są zamieszczane na stronach internetowych, a wybrane informacje dodatkowo na tablicach ogłoszeń lub w innych miejscach do tego wyznaczonych. Jednocześnie informacje takie są udzielane w Centrach Obsługi Klienta prowadzonych przez PKP Intercity S.A., telefonicznie przez infolinię, za pośrednictwem poczty elektronicznej, a także w pociągu przez osoby upoważnione do kontroli.

Zarządca infrastruktury kolejowej oraz operator publicznego transportu zbiorowego zapewnią, aby na każdym punkcie postoju handlowego podawany był wyszczególniony zakres informacji, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych, w zależności od miejscowych uwarunkowań i możliwości. Również personel operatorów publicznego transportu zbiorowego powinien być w stanie udzielić omawianych informacji w czasie podróży.

Istotne dla pasażerów są informacje udzielane podczas jazdy pociągu. Zakres informacji przekazywanych przez personel operatora powinien obejmować:

- rodzaj usług świadczonych w pociągu,
- informacje o następnej stacji,
- informacje o opóźnieniach,
- 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 przewidywaną wielkość 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 oferuje się nieodpłatnie posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania.

Dla realizacji tego celu operator publicznego transportu zbiorowego we współpracy z zarządcami infrastruktury kolejowej i dworców 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),
 - informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń,
 - informacja megafonowa (dźwiękowa),
 - informacja dynamiczna (wyświetlacze),
- informacje przekazywane przez KPD do informacji o podróżach multimodalnych (po jego uruchomieniu),
- pozostałe nośniki dystrybucji informacji dla pasażera:
 - strony WWW,
 - aplikacje mobilne,
 - informacja telefoniczna,
 - informacja udostępniana podróżnym przez podmioty trzecie.

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 również dążyć do ujednoczenia formatu danych cyfrowych opisujących rozkład jazdy pociągów, w tym również opisujących składy pociągów wykorzystywane przy realizacji tego rozkładu jazdy. Wśród ujednoczonych danych powinny znaleźć się:

- godzina przyjazdu i odjazdu (godziny przyjazdów i odjazdów) pociągu,
- oznaczenie numeru i nazwy pociągu,
- oznaczenie linii komunikacyjnych,
- określenie składu pociągu,
- informacje o wagonach bezpośrednich,
- przejazdach bez zatrzymania i postojach,
- dostępności taboru oraz peronów dla z niepełnosprawnościami,
- dostępności przewozu rowerów,
- oznaczanie stacji z użyciem numeru IBNR lub numeru UIC,
- współrzędne stacji, krawędzi peronowej, miejsca wejścia i wyjścia na perony,
- peron i tor przyjazdu i odjazdu pociągu,
- czas i kierunek skomunikowania (w przypadku możliwości przesiadki).

Generalnie, na potrzeby informacji pasażerskiej powinna być wykorzystywana dokładność do pełnych minut. Jednocześnie, dla zachowania czytelności rozkładów jazdy dla pasażerów powinno się unikać prezentowania pociągów o jednakowych godzinach odjazdu/przyjazdu i relacjach kursowania jako odrębnych wariantów.

W służbowych rozkładach jazdy uzasadnione jest natomiast wykorzystywanie większej dokładności (na poziomie sekund).

6.4. OBSŁUGA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ, W TYM PRZEMIESZCZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH

Dążąc do zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa organizacji podróży dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym przemieszczających się na wózkach inwalidzkich, należy tym podróżnym zapewnić odpowiednie warunki zarówno dojazdu/dojścia do dworca (miejsca krótkiego zatrzymania), poruszania się na dworcu kolejowym, przejścia z dworca na perony lub odwrotnie oraz poruszania się na peronach, a potem w pociągu.

W odniesieniu do zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji pasażerskiej rozporządzenie TSI-PRM wskazuje na konieczność opracowania strategii w formie pisemnej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej przez cały czas pracy stacji wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się. 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. Dokument ten musi zostać wdrożony przez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Strategia powinna 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 z jednopoziomowych przejść przez tory.

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

Przewoźnicy powinni dysponować strategią w formie pisemnej, która musi być spójna ze strategią zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji pasażerskiej. Dokument ten powinien zostać wdrożony przez przekazanie odpowiednich informacji personelowi pokładowemu, wdrożenie procedur oraz szkolenia.

Strategie operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy na zamówienie Ministra dotyczące taboru przewozowego powinny 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 z miejscami sypialnymi lub do leżenia 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 dostępnych 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,
- sposobu korzystania z funkcjonujących na peronie stref z urządzeniami wspomagającymi 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 oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się jest zapewniana wówczas, kiedy o potrzebie jej udzielania przewoźnik zostanie powiadomiony przynajmniej z 48-godzinnym wyprzedzeniem. Jeżeli takiego powiadomienia nie dokonano, wówczas operator nie może być zwolniony z obsługi takich podróżnych i powinien dołożyć wszelkich starań dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba ta mogła komfortowo odbyć podróż. Do udzielania pomocy każdej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się, która się o taką pomoc zwróci, zobowiązani są 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 ujednoczenie oznakowania miejsca, w którym osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, po uprzednim zgłoszeniu oczekują na pracownika stacji pasażerskiej. Pracownicy 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 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/z pociągu.

Z postanowień rozporządzenia (WE) 1371/2007 (artykuły 21-24) wynika, że przedsiębiorstwa kolejowe (przewoźnik) i zarządca stacji (zarządca infrastruktury) oraz zarządcy dworców powinny ze sobą współpracować w celu:

- zapewnienia dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zwanych dalej „OzN”,
- zapewnienia asysty dla OzN.

W przypadku przewozów dalekobieżnych, powyższe wymogi są realizowane w formie współpracy spółek kolejowych PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A. i PKP S.A., w ramach określonej procedury. Działania w tym zakresie są koordynowane przez Centrum Wspierania Klienta, przy czym współpraca spółek nie polega tylko na zapewnieniu asysty dla OzN podczas podróży, ale również na monitorowaniu przejazdów OzN (w obrębie dworców – PKP S.A., peronów – PKP PLK, w pociągu – PKP Intercity). Działanie to obejmuje m.in. sprawdzenie w dniu przejazdu, czy urządzenia wspomagające wsiadanie dla osób na wózkach są sprawne oraz czy sprawne są windy umożliwiające dostanie się OzN na peron lub wydostanie się z niego. W przypadku wystąpienia awarii któregoś z ww. urządzeń, przez właściwych pracowników (współpracujących w zakresie obsługi OzN spółek kolejowych) podejmowane są racjonalne działania, zmierzające do umożliwienia OzN zrealizowania przejazdu zgodnie z założonym planem podróży, np. przez podstawienie pociągu przy innym peronie, ze sprawnymi windami.

PKP S.A. zapewnia asystę na 59 dworcach, co stanowi ok. 10,6% czynnych dworców kolejowych. Usługa ta powinna być systematycznie rozszerzana tak, aby do 2024 r. była dostępna co najmniej na 50% czynnych dworców kolejowych.

Operator realizujący kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe finansowane przez Ministra nie zapewnia możliwości przejazdu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich we wszystkich pociągach. Obecnie jest dostępnych do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich ok. 40% pociągów międzywojewódzkich. W 2024 r. operatorzy uruchamiający pociągi służby publicznej powinni zapewnić 100% dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

PKP S.A. zarządzała w połowie 2019 r. 558 czynnymi dworcami kolejowymi. W latach 2010–2019 wyremontowano lub zmodernizowano około 21% obiektów. Do końca 2023 r. planuje się realizację programu modernizacji kolejnych 31% dworców kolejowych. Oznacza to, że na sieci kolejowej do 2024 r. będzie funkcjonowało blisko 52% dworców dostępnych dla podróżnych z niepełnosprawnościami, przy czym na zdecydowanej większości z nich mają postoje pociągi finansowane przez Ministra. Do 2027 r. powinna zakończyć się modernizacja kolejnych około 150 dworców kolejowych zarządzanych przez PKP S.A.

Należy wskazać, że według danych z połowy 2019 r. 47% dworców zarządzanych przez PKP S.A. posiadało czynne punkty kasowe. W ramach tej grupy dworców 23% obiektów posiadało kasę z obniżonym okienkiem, 10% pętlę indukcyjną, 49% posiadało Interkom, a 1% oferowało usługę tłumacza migowego. Wraz z prowadzonymi modernizacjami dworców, w tym w szczególności inwestycji realizowanych w ramach Programu Inwestycji Dworcowych, obiekty zarządzane przez PKP S.A. są dostosowywane do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Rozwiązania dedykowane dla osób niedosłyszących i tych, które używają aparatów lub implantów słuchowych to zwłaszcza okienka kasowe wyposażone w pętlę indukcyjną, które są instalowane na wszystkich dworcach objętych ww. Programem (189 dworców). Usługa tłumacza języka migowego on-line dostępna jest na tych dworcach Premium zarządzanych przez PKP S.A., na których funkcjonują punkty InfoDworzec. Spółka monitoruje raporty dotyczące korzystania z usługi i zapotrzebowanie na jej dostępność oraz możliwości rozszerzania listy dworców nią objętych.

Podczas modernizacji linii kolejowych zmodernizowano również 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. Według danych z maja 2019 r. ponad 1250 peronów zostało zmodernizowanych do wysokości wskazanej przez TSI PRM, ponad 200 peronów wyposażono w dźwigi osobowe, ponad 60 – w platformy pionowe, a prawie 120 - w platformy przyschodowe. W dotykowe pasy ostrzegawcze wyposażono ponad 650 peronów. Na ponad 780 stacjach i przystankach osobowych wybudowano pochylnie prowadzące na perony, natomiast na 80 stacjach umieszczono informacje w alfabecie Braille’a. Na wielu obiektach dojście na peron jest także możliwe w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej.

W miarę modernizacji kolejnych stacji i przystanków osobowych systematycznie będzie wzrastała liczba dostępnych peronów dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

6.4.1. PERSONEL

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

Personel służący pomocą podróżnym niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym przemieszczającym się na wózkach inwalidzkich, 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 tej grupy podróżnych, empatię i umiejętność współpracy w bezpośrednich kontaktach, wpływa na ogólną ocenę dostępności kolei.

Personel wykorzystywany do bezpośredniej obsługi osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, będzie cyklicznie odbywał szkolenia z zakresu obsługi takich podróżnych. Oprócz cyklicznych szkoleń prowadzonych raz w roku, operatorzy publicznego transportu zbiorowego i zarządcy dworców zorganizują szkolenia doskonalące dla wszystkich pracowników lub wybranych grup, których praca jest związana z bezpośrednimi kontaktami z tą grupą podróżnych (pracownicy drużyn konduktorskich). 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) oraz bloku praktycznego, w ramach którego pracownicy kolei odbywają ćwiczenia z zakresu pomocy osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim, a także osobie niewidomej lub niesłyszącej

Do 2023 r. wszyscy wyżej wskazani pracownicy będą systematycznie szkoleni, a zakres merytoryczny, rytmiczność i systematyczność prowadzonych szkoleń będzie monitorowana i kontrolowana w ramach ww. podmiotów.

7. 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 mogą wpływać na podjęcie przez Ministra decyzji o przystąpieniu do aktualizacji Planu. Tym niemniej należy przewidzieć, że zmiany Planu w przyszłości będą wynikały z harmonogramu realizacji inwestycji związanych z budową nowych linii kolejowych i zakupami taboru, w celu realizacji usług transportowych podyktowanych zapewnieniem obsługi CPK. 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 prawdopodobieństwa wystąpienia lub faktycznego wystąpienia zdarzeń mogących w sposób istotny wpływać na realizację postanowień ujętych w Planie. W tym zakresie kluczowe znaczenie mają zmiany zapotrzebowania ze strony pasażerów na pociągi objęte umowami zawartymi przez Ministra oraz stan finansów publicznych.

Z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w perspektywie czasowej 2014–2020 (których rozliczenie następuje do 2023 r.) oraz horyzontu czasowego KPK, przesłanki do weryfikacji niniejszego dokumentu wystąpią w roku 2024. Na termin aktualizacji Planu może również mieć wpływ ograniczenie ujęte w rozporządzeniu nr 1370/2007 (w brzmieniu nadanym rozporządzeniem nr 2016/2338), które umożliwia bezpośrednie zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe do dnia 24 grudnia 2023 r. Ewentualna aktualizacja Planu przed tym terminem wiązałaby się z potrzebą zapewnienia obsługi przez operatora kolejnych (planowanych i zakończonych) etapów inwestycji związanych z CPK.

Podsumowując, aktualizacja Planu powinna nastąpić w latach 2023-2024, przy czym decyzja dotycząca konkretnego momentu jej przeprowadzenia zostanie podjęta przez Ministra. Weryfikacja oraz aktualizacja Planu uwzględni stopień osiągnięcia w latach 2023-2024 następujących parametrów:

- w zakresie wielkości przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - uzyskanie przez ofertę Ministra poziomu liczby pasażerów i pracy eksploatacyjnej zgodnie z prognozami przedstawionymi w podpunkcie 3.7 w tabelach 2 i 3,
- 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 tabeli 8,
- w zakresie kształtowania oferty:
 - realizacja planowanej sieci połączeń, określonej 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 2023/24 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej co najmniej 80,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 78,6 km/h,
 - uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2023/24 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 88,9 km/h,
 - uzyskanie dla wszystkich pasażerskich dalekobieżnych pociągów międzynarodowych objętych Planem w rjp 2023/24 na trasie stacja początkowa – stacja graniczna, średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej co najmniej 83,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 81,2 km/h,
 - osiągnięcie rozliczanej miesięcznej punktualności na przybyciu na poziomie co najmniej 90% w roku 2023 dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,

- przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność powinna osiągnąć 80% od roku 2024 (punktualność oznacza tu przejazd pociągów, które nie były opóźnione z winy Operatora),
- 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,
 - osiągnięcie celów wskazanych w KPW TSI-PRM, w tym m.in. zapewnienie:
 - 100% uruchamianych pociągów międzywojewódzkich dostosowanych do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich do 2024 r.,
 - dostępności pomocy personelu dla osób z niepełnosprawnościami na co najmniej 50% czynnych dworców kolejowych do 2024 r.,
 - wdrożenie na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci bazowej 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,
 - stopniowe włączanie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, tj. integracja biletowa pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - osiągnięcie poziomu do 30 minut średniego czasu oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów,
 - wprowadzenie rozwiązań umożliwiających pasażerom samodzielną rezerwację miejsca z jednoczesną graficzną wizualizacją wyboru za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej,
 - terminowa aktualizacja oraz ogłaszanie rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem do wiadomości publicznej, zgodnie z Ustawą TK oraz aktami wykonawczymi.

**Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach
pasażerskich w transporcie kolejowym,
o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia
16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie
zbiorowym**

-

część tekstowa

WPROWADZENIE

Ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) zmieniono ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944), zwana dalej „ustawą PTZ”. Dodany art. 9 ust. 1a Ustawy PTZ stanowi, że plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu, zwany dalej „Planem”, obejmuje także wyznaczone w uzgodnieniu z województwami linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Zmiana została dokonana w odpowiedzi na szereg postulatów, zwłaszcza lokalnych społeczności, które mieszkając w jednym województwie odczuwały negatywne konsekwencje położenia bliskiego ośrodka miejskiego w województwie sąsiednim. Wyznaczenie granic województw w niektórych przypadkach pozostawiło w sąsiadujących województwach ośrodki tradycyjnie ze sobą związane. Jednocześnie w takich oddalonych od stolicy województwa społecznościach pojawiały się opinie, że potrzeby w zakresie codziennego dojazdu do pracy czy szkoły w sąsiednim województwie nie są przez organizatorów publicznego transportu właściwie zaspokajane. Przed uchwaleniem zmiany ustawy PTZ była ona starannie konsultowana z województwami (zarówno korespondencyjnie jak i podczas dedykowanych spotkań).

Wychodząc naprzeciw takim oczekiwaniom dokonano w ustawie PTZ zmiany definicji „wojewódzkich przewozów pasażerskich” rozszerzając jej zakres tak, że teraz przewozy te obejmują również przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Należy przy tym zaznaczyć, że poza tym rozszerzeniem zakresu definicji pozostawiono bez zmian jej wszystkie pozostałe, dotychczasowe elementy. W ten sposób organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich otrzymał dodatkowe możliwości w zakresie definiowania usług objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wyżej opisanej zmianie towarzyszyły dwie kolejne. Jak zauważono na wstępie niniejszego rozdziału właściwy do spraw transportu, zwany dalej „Ministrem”, został upoważniony do wyznaczenia w uzgodnieniu z województwami linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniających połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami. Ustawa wprost zastrzega jednak, że Minister nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na tych liniach komunikacyjnych.

Ponadto zmiana ustawy PTZ bezterminowo przyznała województwom wsparcie udzielane przez Ministra ze środków Funduszu Kolejowego⁴²⁾ na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Warunkiem uzyskania wsparcia ze środków Funduszu Kolejowego jest zapewnienia organizowania przez województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w Planie. Wsparcie ze środków Funduszu Kolejowego ma stanowić zachętę dla województw do organizowania atrakcyjnej oferty wojewódzkich przewozów pasażerskich do punktu zatrzymania na terenie sąsiedniego województwa.

Należy podkreślić, że województwo pozostaje organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich. Co więcej – zadanie to stanowi zadanie własne jednostki samorządu terytorialnego, co prawnie ogranicza wpływ administracji rządowej na sposób jego realizacji. Dodane na podstawie ww. nowelizacji z dnia 9 stycznia 2020 r. do treści Planu elementy nie wpływają na ważność zawartych/dokonanych przez województwa na podstawie

⁴²⁾ Fundusz Kolejowy został utworzony ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z 2019 r. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 462 i 1747).

art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. b-c ustawy PTZ uzgodnień lub porozumień, oraz nie wykluczają możliwości dokonywania takich uzgodnień lub zawierania porozumień w przyszłości.

W szczególności niniejsza część Planu nie zobowiązuje województw do organizacji przewozów na wyznaczonych liniach komunikacyjnych. Z drugiej strony, Plan nie wyklucza organizacji przewozów w sposób zgodny z ustawą ale na liniach komunikacyjnych, które nie zostały wyznaczone Planem, tzn. że do zorganizowania wojewódzkiego przewozu pasażerskiego do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa na linii nie wykazanej w Planie nie jest wymagana aktualizacja Planu.

Niniejszy załącznik Planu służy prezentacji uzgodnienia Ministra z województwami linii komunikacyjnych wojewódzkich przewozów pasażerskich, stanowiąc jednocześnie dla Ministra wskazówkę co do dokonywania podziału pomiędzy województwa wsparcia z Funduszu Kolejowego.

WYZNACZONE LINIE KOMUNIKACYJNE W WOJEWÓDZKICH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Poniżej zaproponowano linie komunikacyjne w podziale na województwa – organizatorów. Linie komunikacyjne podkreślone zaproponowane zostały przez urzędy marszałkowskie, i w tym zakresie należy spodziewać się zorganizowania oferty przewozowej.

Woj. dolnośląskie:

Zgorzelec – Węgliniec – Żary, Legnica – Nysa, Jelenia Góra – Lubañ – Węgliniec – Żary, Głogów – Wschowa – Leszno, Wrocław – Żagań, Wrocław – Nowa Sól, Wrocław – Brzeg, Wrocław – Namysłów, Wrocław – Krotoszyn, Wrocław – Rawicz

Woj. kujawsko-pomorskie:

Wierzchucin – Szlachta - Czersk, Toruń – Sierpc, Bydgoszcz – Laskowice Pom. – Szlachta – Czersk, Toruń – Inowrocław – Gniezno, Bydgoszcz – Nakło – Kcynia – Wągrowiec, Bydgoszcz – Gniezno, Bydgoszcz – Tuchola – Chojnice, Grudziądz – Sierpc, Toruń – Kutno, Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Iława

Woj. lubelskie:

Zamość – Zawada - Bełzec – Hrebenne – Horyniec-Zdrój, Łuków – Siedlce, Lublin – Stalowa Wola

Woj. lubuskie:

Żary - Żagań – Głogów, Kostrzyn – Krzyż, Zielona Góra – Głogów, Żary – Węgliniec, Żagań – Węgliniec, Wschowa – Leszno, Zielona Góra – Głogów, Zielona Góra – Węgliniec, Wschowa - Głogów

Woj. łódzkie:

Zduńska Wola – Koło, Łódź – Tomaszów Mazowiecki - Końskie, Łódź – Sieradz – Kalisz, Wieluń – Kępno, Zduńska Wola – Częstochowa, Łódź – Radomsko - Częstochowa

Woj. małopolskie:

Kraków – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice, Kraków – Sucha Beskidzka – Żywiec, Kraków – Tarnów – Dębica, Kraków – Sędziszów – Jędrzejów, Oświęcim – Czechowice Dziedzice, Kraków – Wadowice – Bielsko Biała, Sucha Beskidzka – Żywiec, Oświęcim – Katowice, Nowy Sącz – Jasło

Woj. mazowieckie:

Warszawa – Ciechanów – Działdowo, Warszawa – Czyżew, Warszawa – Ostrołęka – Łomża, Nasielsk – Sierpc – Lipno, Radom – Drzewica, Sierpc – Płock – Kutno, Warszawa – Łowicz, Warszawa – Łuków, Warszawa – Skarżysko Kamienna, Warszawa – Żyrardów – Skierniewice, Warszawa – Dęblin, Siedlce – Siemiatycze, Radom – Dęblin, Małkinia – Czyżew, Sierpc – Rypin, Sierpc – Skępe

Woj. opolskie:

Opole – Kartowice – Biskupice Oławskie – Jelcz Laskowice, Opole – Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, Opole – Nysa – Kamieniec Żabkowicki, Kluczbork – Lubliniec, Kluczbork – Oleśnica, Opole – Kluczbork – Kępno, Opole – Gliwice, Nysa – Kłodzko, Opole – Lubliniec, Herby Nowe (śl.)– Wieluń (łó.), Kędzierzyn-Koźle – Racibórz, Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, Nysa – Raclawice Śl. – Racibórz, Opole – Fosowskie – Tarnowskie Góry

Woj. podlaskie:

Białystok – Ostrołęka, Łomża – Ostrołęka, Suwałki – Olecko, Białystok – Ełk, Białystok – Małkinia

Woj. podkarpackie:

Rzeszów – Jasło – Biecz – Gorlice, Jarosław – Bełzec, Rzeszów – Tarnów, Rzeszów – Sandomierz, Tarnobrzeg – Sandomierz

Woj. pomorskie:

Malbork – Kwidzyn – Grudziądz, Gdynia – Gdańsk – Chojnice – Człuchów – Szczecinek, Gdynia – Tczew – Iława, Gdynia – Gdańsk – Tczew – Laskowice Pom., Gdynia – Gdańsk – Malbork – Elbląg, Gdynia – Sławno, Słupsk – Szczecinek

Woj. śląskie:

Częstochowa – Włoszczowa, Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice, Katowice – Trzebinia, Katowice – Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, Chałupki – Racibórz – Kędzierzyn-Koźle, Katowice – Radomsko, Gliwice – Strzelce Opolskie, Częstochowa – Wieluń, Katowice – Olkusz, Katowice – Oświęcim, Częstochowa – Fosowskie, Częstochowa – Radomsko, Częstochowa – Włoszczowa, Czechowice Dziedzice – Oświęcim, Żywiec – Sucha Beskidzka, Katowice – Włoszczowa, Lubliniec – Kluczbork, Częstochowa – podg. Wyczerpy – Chorzew Siemkowice, Herby Nowe – Kłobuck – Chorzew Siemkowice, Tarnowskie Góry – Fosowskie, Racibórz – Kietrz, Racibórz – Głubczyce, Racibórz – Kędzierzyn-Koźle, Rybnik – Kędzierzyn-Koźle

Woj. świętokrzyskie:

Kielce – Staszów – Tarnobrzeg, Kielce – Skarżysko-Kamienna – Sandomierz – Tarnobrzeg, Kielce – Kozłów – Miechów, Sędziszów – Tunel/Miechów, Sandomierz – Chmielów, Sandomierz – Stalowa Wola, Skarżysko-Kamienna – Opoczno

Woj. warmińsko-mazurskie:

Działdowo – Brodnica, Olsztyn – Malbork, Iława Gł. – Malbork, Olsztyn – Wąbrzeźno, Ełk – Osowiec, Olsztyn – Czeruchy, Olsztyn – Mława, Elbląg – Malbork, Ełk – Olecko – Suwałki

Woj. wielkopolskie:

Poznań – Sieradz, Kalisz – Sieradz, Poznań – Zbąszynek – Świebodzin, Piła – Chojnice, Poznań – Krotoszyn – Milicz, Poznań – Kutno, Poznań – Kluczbork, Krzyż – Dobiegniew, Piła – Szczecinek, Leszno – Wschowa – Głogów, Poznań – Gniezno – Mogilno, Piła – Wałcz, Poznań – Międzychód – Skwierzyna, Poznań – Wągrowiec – Kcynia – Nakło nad Notecią, Leszno - Zbąszynek

Woj. zachodniopomorskie:

Szczecin – Kostrzyn, Szczecin – Wałcz – Piła, Chojna – Kostrzyn, Szczecin – Dobiegniew – Krzyż, Szczecin – Stargard - Wałcz – Piła, Koszalin – Słupsk, Kołobrzeg – Słupsk, Szczecinek – Słupsk, Szczecinek – Miastko, Darłowo – Sławno – Słupsk

Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym - część graficzna

