



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 23 października 2012 r.

Poz. 1151

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

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

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1638) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, składający się z części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do rozporządzenia oraz części graficznej stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (poz. 1151)

Załącznik nr 1

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

–

część tekstowa

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	4
1.1. Uwarunkowania krajowe	6
1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej	8
2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH	9
3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	34
3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności	34
3.2. Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie	35
3.3. Oferta transportu kolejowego	39
3.4. Oferta lotnicza i autobusowa	46
3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych	51
3.6. Ocena dostępności oferty dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych	51
3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025	54
3.8. Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem	60
4. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	64
4.1. Finansowanie przewozów	65
4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru	68
4.3. Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów	70
5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	71
6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	73
6.1. Ogólne wymagania jakościowe	76
6.2. System dystrybucji biletów	78
6.3. Informacja	78
6.4. Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych	80
6.5. Personel	80
7. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU	81

1. WPROWADZENIE

Podstawę prawną sporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, zwanego dalej „ministrem”, **Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym**, zwanego dalej „Planem”, stanowią przepisy *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą PTZ”.

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

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

Plan opracowany przez ministra zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zostaje wydany w formie wymaganej obowiązującymi przepisami i jest bezpośrednio uwzględniany w planach marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Z kolei plany marszałków są uwzględniane przez pozostałych organizatorów wskazanych w ustawie PTZ.

Zawartość niniejszego Planu odpowiada warunkom, o których mowa w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie Planu”.

Plan jest szczególnym dokumentem w systemie zarządzania rozwojem kraju. Nie stanowi bowiem ani strategii, ani programu w rozumieniu *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 279, poz. 1644). 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 2009 r. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.³). Formę, treść i zakres oraz sposób procedowania Planu precyzuje ustawa PTZ.

¹Określonymi na podstawie *rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70* (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1370”.

²PKP PLK S.A., *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rj 2011/2012*, Warszawa 2011; PKP PLK S.A., *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rj 2012/2013*, Warszawa 2012; PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., *Regulamin przydzielenia tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych linii kolejowej nr 250 Gdańsk Gł. – Rumia, Rozkład jazdy 2011–2012*, Gdynia 2011; PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., *Regulamin przydzielenia tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych linii kolejowej nr 250 Gdańsk Gł. – Rumia, Rozkład jazdy 2012-2013*, Gdynia 2012.

³Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 185, poz. 1092, Nr 201, poz. 1183, Nr 234, poz. 1386, Nr 240, poz. 1429 i Nr 291, poz. 1707.

Plan bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych programujących rozwój kraju, a jednocześnie jest z nimi komplementarny i spójny. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania sfery publicznej związane z finansowaniem przez ministra międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. W trakcie realizacji Planu będzie dokonywana jego ocena pod kątem dostosowania do ujawniających się warunków oraz potrzeb wynikających ze zmian sytuacji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Gdy zaistnieje konieczność zmian podstawowych treści Planu, decyzję o jego zaktualizowaniu podejmie minister.

Plan jest instrumentem służącym bardziej efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest minister, oraz usługami świadczonymi na tym rynku, a także dokumentem umożliwiającym projektowanie pożądanego stanu docelowego. Wskazuje on również mechanizmy konieczne do zastosowania w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

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

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

Celem Planu nie jest dofinansowywanie przez ministra jak największej liczby pociągów pasażerskich, lecz uruchamianie ich tam, gdzie występującego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie nie zaspokajają połączenia niemające charakteru użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne, które nie zostały ujęte w Planie, a są istotne z punktu widzenia wspólnot lokalnych albo społeczności regionu (np.: Kraków – Oświęcim – Rybnik – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kłodzko – Wałbrzych, czy Zakopane – Żywiec – Bielsko-Biała – Rybnik – Kędzierzyn-Koźle – Wrocław), powinny stanowić uzupełnienie oferty ministra, zwłaszcza gdy efektywniejsze jest uruchamianie wzajemnie skomunikowanych przewozów gminnych, powiatowych lub wojewódzkich o znacznie większej częstotliwości niż miałyby to miejsce w przypadku kursowania na danej linii komunikacyjnej pociągu dofinansowywanego przez ministra.

Zapisy Planu uwzględniają istnienie okresu przejściowego w pełnej implementacji postanowień ustawy PTZ, wprowadzonego postanowieniami art. 78 i określonego maksymalnie na dzień 31 grudnia 2016 r.

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

- pasażerów, czyli podstawową grupę, na realizację potrzeb której jest ukierunkowane funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym organizowanych przez ministra; w celu sprostania ich wymaganiom, zostały przedstawione warianty rozszerzenia zakresu połączeń dofinansowywanych przez ministra, a także zaprezentowane standardy usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera;
- kolejowych przewoźników pasażerskich, dla których dokument pozostaje kluczową informacją na temat planów dotyczących 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 stworzenie oferty uzupełniającej w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych;

przewoźnicy lotniczy, wykonujący regularne połączenia o charakterze komercyjnym, skoncentrują się na wykorzystywaniu swojej przewagi (poziom obsługi klienta, cena, czas podróży) w przewozach międzynarodowych, a także przewozach między największymi polskimi aglomeracjami; należy przyjąć, że Plan wpłynie na sytuację przewoźników drogowych, którzy muszą uwzględniać rosnące opłaty za dostęp do infrastruktury drogowej, a jednocześnie przedstawiać pasażerom elastyczny model oferty; operatorzy wykonujący kolejowe przewozy pasażerskie będą w stanie sprostać presji konkurencyjnej tylko wówczas, gdy znacznie podniosą standardy świadczonych usług, których koszt już obecnie jest ponoszony przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w przeciwnym razie, przy stopniowo rosnącym poziomie życia, narastać będzie zjawisko rezygnowania przez pasażerów z przewozów kolejowych na rzecz komunikacji indywidualnej;

- pozostałych organizatorów, którzy – z uwagi na hierarchiczną strukturę planowania publicznego transportu zbiorowego – bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich planach dokument opracowany przez ministra, co w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich nadaje mu priorytetowy charakter i czyni dokumentem kształtującym zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego; w praktyce, oznacza to konieczność uzupełnienia oferty przygotowanej przez ministra w celu stworzenia sieci komunikacyjnej spójnej i komplementarnej, a także zapewniającej skomunikowania między pociągami różnych kategorii;
- zarządców liniowej infrastruktury kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są istotne, szczególnie w aspekcie zasadności zaplanowanych działań inwestycyjnych i utrzymaniowo-naprawczych, przede wszystkim zaś są wskazaniem dotyczącym realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury, w tym prowadzenia ruchu; na mocy prawa zarządca jest również zobowiązany do zachowywania (niepogarszania) parametrów linii kolejowych i czasów przejazdów pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu zbiorowego w celu sporządzenia przez nich stosownych planów transportowych; sprawność działania zarządcy w zakresie przygotowania i przebiegu procesów inwestycyjnych i utrzymaniowo-naprawczych, a także opracowywania rozkładu jazdy pociągów (rjp) w istocie determinuje zakres i kształt oferty przewoźników kolejowych; w ramach swej funkcji koordynacyjnej zarządca przydzieli, z zachowaniem odpowiednich priorytetów, trasy pociągów oraz zapewni skomunikowania pomiędzy pociągami objętymi ofertą ministra a pozostałymi pociągami w zakresie określonym w rozdziałach 5 i 7 Planu;
- podmioty zarządzające dworcami kolejowymi – dla których, podobnie jak dla zarządców liniowej infrastruktury kolejowej, zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz warianty rozwoju oferty są istotne w aspekcie celowości działań inwestycyjnych i utrzymaniowych;
- podmioty gospodarcze tworzące tzw. zaplecze techniczne kolei, w tym producentów taboru kolejowego, a także innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie kolejowym, wykonawców robót naprawczych i inwestycyjnych na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej.

Punktem wyjścia rozstrzygnięć przyjętych w niniejszym Planie jest rjp wprowadzony 12 grudnia 2011 r. na okres 2011/2012.

1.1. Uwarunkowania krajowe

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

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

- *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*⁴, której celem strategicznym jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym z wykorzystaniem wysokiej jakości powiązań transportowych;
- *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*⁵ zakładającej wzrost poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej całej Polski Wschodniej i każdego z jej województw w rozszerzonej Unii Europejskiej, z uwzględnieniem zasady trwałego i zrównoważonego rozwoju, za pomocą komunikacji szynowej w przewozach międzynarodowych, krajowych i regionalnych;
- *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*⁶ uwzględniającej konieczność podwyższenia konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej przez ich integrację funkcjonalną z zachowaniem policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności, a także konieczność poprawy spójności wewnętrznej i terytorialnego zrównoważenia rozwoju kraju przez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków do rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

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

- *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*⁷,
- *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*⁸,
- *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*⁹, którego celem strategicznym, jako narodowej strategii rozwoju transportu kolejowego, pozostaje zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego;
- *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*¹⁰.

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

Kluczowe krajowe dokumenty strategiczne przewidują, że w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Zgodnie z ich postanowieniami, a także obowiązkami wynikającymi z ustawy PTZ, należy wskazać, że:

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

⁵ Przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 30 grudnia 2008 r. 26 marca 2010 r. Rada Ministrów przyjęła Założenia aktualizacji i uzupełnienia *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*, stanowiące punkt wyjścia do prac nad zmienionym tekstem przedmiotowego dokumentu.

⁶ Przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

⁷ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

⁸ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 17 kwietnia 2007 r., zmieniona następnie przez Radę Ministrów w dniu 19 lutego 2008 r. oraz 14 lutego 2011 r.

⁹ Przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 r.

¹⁰ Przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 listopada 2011 r.

- **w przewozach międzywojewódzkich** znacząca część pociągów jest uruchamiana wyłącznie w celu zaspokojenia społecznych potrzeb przewozowych, gdyż żaden z przewoźników nie podjąłby się ich realizacji mając na uwadze wyłącznie rachunek ekonomiczny; przewozy takie mają charakter służby publicznej i są dofinansowane z budżetu państwa; równocześnie zachodzi potrzeba zachowania cen biletów na społecznie akceptowanym poziomie, co wymaga zapewnienia stabilnego subsydiowania tych przewozów;
- analogiczna sytuacja zachodzi **w przewozach międzynarodowych**, z zastrzeżeniem, że zgodnie z ustawą PTZ usługi w tym zakresie mogą, lecz nie muszą być dofinansowywane w postaci dotacji z budżetu państwa, co wskazuje na priorytet pociągów międzywojewódzkich w zakresie zapewnienia ich finansowania i funkcjonowania;
- przedmiotem umowy o świadczenie usług publicznych zawieranej przez ministra pozostają połączenia szczególnie istotne dla integralności terytorialnej, społecznej i komunikacyjnej w skali kraju, z uwzględnieniem możliwości zapewnienia pociągów międzynarodowych w kluczowych połączeniach;
- sieć komunikacyjna obsługiwana przez przewoźnika wykonującego połączenia na podstawie umowy z ministrem stanowi podstawę do projektowania przez pozostałych organizatorów dowozowo-odwozowych połączeń regionalnych, zarówno kolejowych jak i w zakresie innych gałęzi transportu publicznego.

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

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

1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

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

Politykę UE w zakresie transportu określa *Biała Księga z 28 marca 2011 r. – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹¹, zwana dalej „Białą Księgą”. Wskazuje ona, iż transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, jest czynnikiem, który ma znaczący wpływ na rynek wewnętrzny i jakość życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować, umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy.

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

Publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Szacuje się, że prawie 90% krajowych przewozów pasażerskich realizowanych w krajach UE jest objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych. W sektorze transportu kolejowego na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.

¹¹ Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

Zasadnicze powody dofinansowywania sektora transportu kolejowego przez państwo to:

- ukierunkowanie na dostarczanie usług transportowych, mających na celu zaspokojenie podstawowych potrzeb społecznych w zakresie swobodnego przemieszczania się;
- realizacja rządowych programów społeczno-gospodarczych i programów regionalnych;
- zapewnienie komunikacji publicznej alternatywnej w stosunku do transportu drogowego, korzystnej społecznie i ekonomicznie.

Prowadzone od lat prace i dyskusje nad zasadami organizowania pasażerskiego transportu publicznego sfinalizowano wydaniem rozporządzenia 1370, które umożliwiło krajom członkowskim skuteczną regulację rynku i kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, biorących pod uwagę interes społeczny i interesy przewoźników. Rozporządzenie obejmuje znaczną część zagadnień dotyczących organizowania transportu publicznego: planowanie, zamówienia publiczne, zasady regulacji rynku w myśl zasad uczciwej i otwartej konkurencji, w tym dopuszczalności pomocy publicznej, oraz zasady egzekucji wykonania zadań. Do uregulowania w prawodawstwie krajowym pozostawiono część zagadnień, np. wyznaczenie instytucjonalnych organów władzy publicznej właściwych w sprawach organizacji transportu publicznego.

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), zwane dalej „rozporządzeniem 1371”, ustanawia przepisy w odniesieniu do odpowiedzialności i obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w kwestiach jakości obsługi, dostarczania informacji oraz wystawiania biletów i systemu rezerwacji. Reguluje również zasady ochrony i pomocy zapewnianej podróżującym koleją osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Jego wdrożenie stwarza szansę na stopniową modernizację pasażerskich przewozów kolejowych również w zakresie obejmującym dostosowanie taboru, stacji i dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, co będzie korzystne również dla pozostałych pasażerów. Wdrożenie w pełnym zakresie wymogów rozporządzenia 1371 będzie mieć istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

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

2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Sieć komunikacyjną, na której na podstawie obowiązujących umów ramowych o świadczenie usług publicznych w przewozach międzynarodowych z dnia 2 czerwca 2006 r. oraz *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich* z dnia 25 lutego 2011 r. już obecnie jest zaplanowane wykonywanie przewozów organizowanych przez ministra, określono na rysunkach 3 i 4, stosownie do postanowień § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie Planu. Stanowi ona punkt wyjścia do określenia docelowego układu połączeń komunikacyjnych obejmujących obszar, gdzie będą wykonywane międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie dofinansowywane przez ministra. Rysunki 3 i 4, podobnie jak tabela nr 2, nie określają docelowej oferty ministra wynikającej z Planu, lecz sieć komunikacyjną przeznaczoną do obsłużenia na podstawie już zawartych przez ministra umów ramowych. **Natomiast informacje o docelowej sieci komunikacyjnej, na której Plan przewiduje wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez ministra, zostały przedstawione w podpunkcie 3.8. Zaplanowaną w ten sposób sieć komunikacyjną określono w części graficznej stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia.**

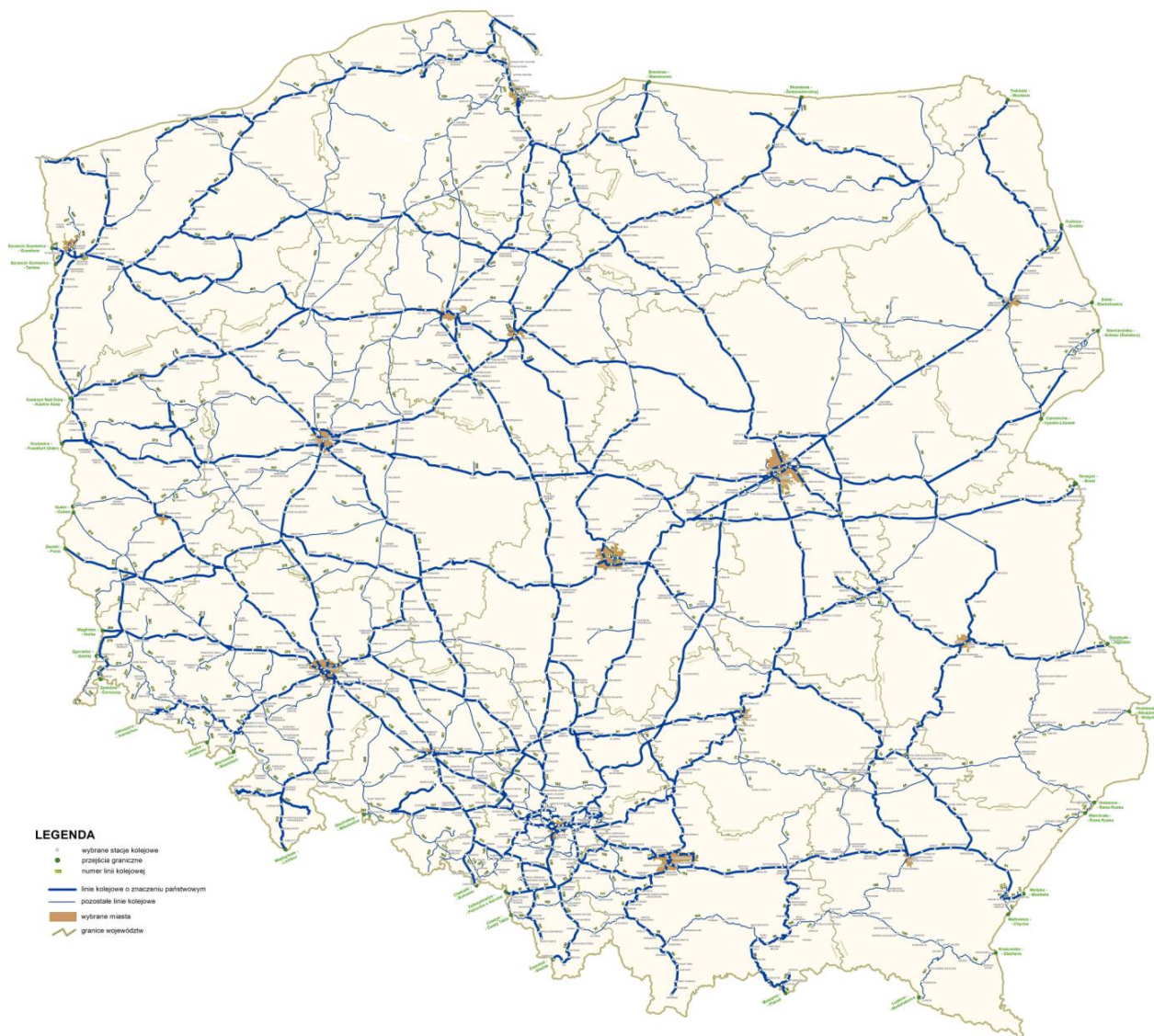
W niniejszym rozdziale przedstawiono wyłącznie zasadniczą charakterystykę sieci kolejowej wykorzystywanej do zapewnienia połączeń komunikacyjnych objętych Planem, z uwzględnieniem generalnych charakterystyk całej krajowej sieci kolejowej. Szczegółowa ocena celowości, efektywności i trafności istniejącej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

Przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, których organizatorem jest minister, są wykonywane na liniach kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwanej dalej „PKP PLK S.A.”), które wg stanu na dzień 31 grudnia 2011 r. zarządzają 22 002 km linii, z których w eksploatacji na rjp 2011/2012 jest 19 276 km. Incydentalnie jest wykorzystywana również normalnotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 31,1 km, eksploatowana i zarządzana przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (zwaną dalej „PKP SKM”).

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

Rysunek 1

Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A.



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej.
Warszawa 2012

Średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła 6,3 km/100 km². Wskaźnik ten jest wyższy od średniej określonej dla wszystkich krajów UE, wynoszącej 4,9 km/100 km².

W poszczególnych województwach gęstość ta, mierzona w km linii/100 km² powierzchni, kształtuje się odpowiednio: od 3,89 km/100 km² w województwie podlaskim do 17,71 km/100 km² w województwie śląskim¹².

Do województw o największej gęstości sieci kolejowej, obok województwa śląskiego, należy zaliczyć województwa: opolskie, dolnośląskie, wielkopolskie i małopolskie. Najmniejsza gęstość sieci kolejowej występuje, obok województwa podlaskiego, również w województwach: lubelskim, mazowieckim i warmińsko-mazurskim. Przekłada się to na ograniczoną dostępność kolejową do niektórych ośrodków regionalnych.

Rozmieszczenie sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest bezpośrednim odzwierciedleniem historii państwa i nawet współcześnie determinuje kierunki funkcjonowania i rozwoju międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Oznacza to istotne ograniczenia w dostępie do transportu kolejowego występujące na obszarze Pobrzeża Koszalińskiego, Pojezierza Zachodniopomorskiego i Bytowskiego, Kotliny Jeleniogórskiej i Kłodzkiej, Warmii i Mazur, Bieszczad, Suwalszczyzny, Podlasia, Lubelszczyzny, Rostocza, Podkarpacia, a także części Beskidów. Jednocześnie są to regiony niezwykle cenne przyrodniczo, historycznie i turystycznie. Z tego powodu oraz z uwagi na założenia rządowych dokumentów strategicznych przywołanych na wstępie, ukierunkowanych na zdynamizowanie gospodarcze regionów uznanych za zagrożone marginalizacją, w Planie uwzględniono konieczność zapewnienia im sprawnej komunikacji kolejowej w przewozach organizowanych przez ministra.

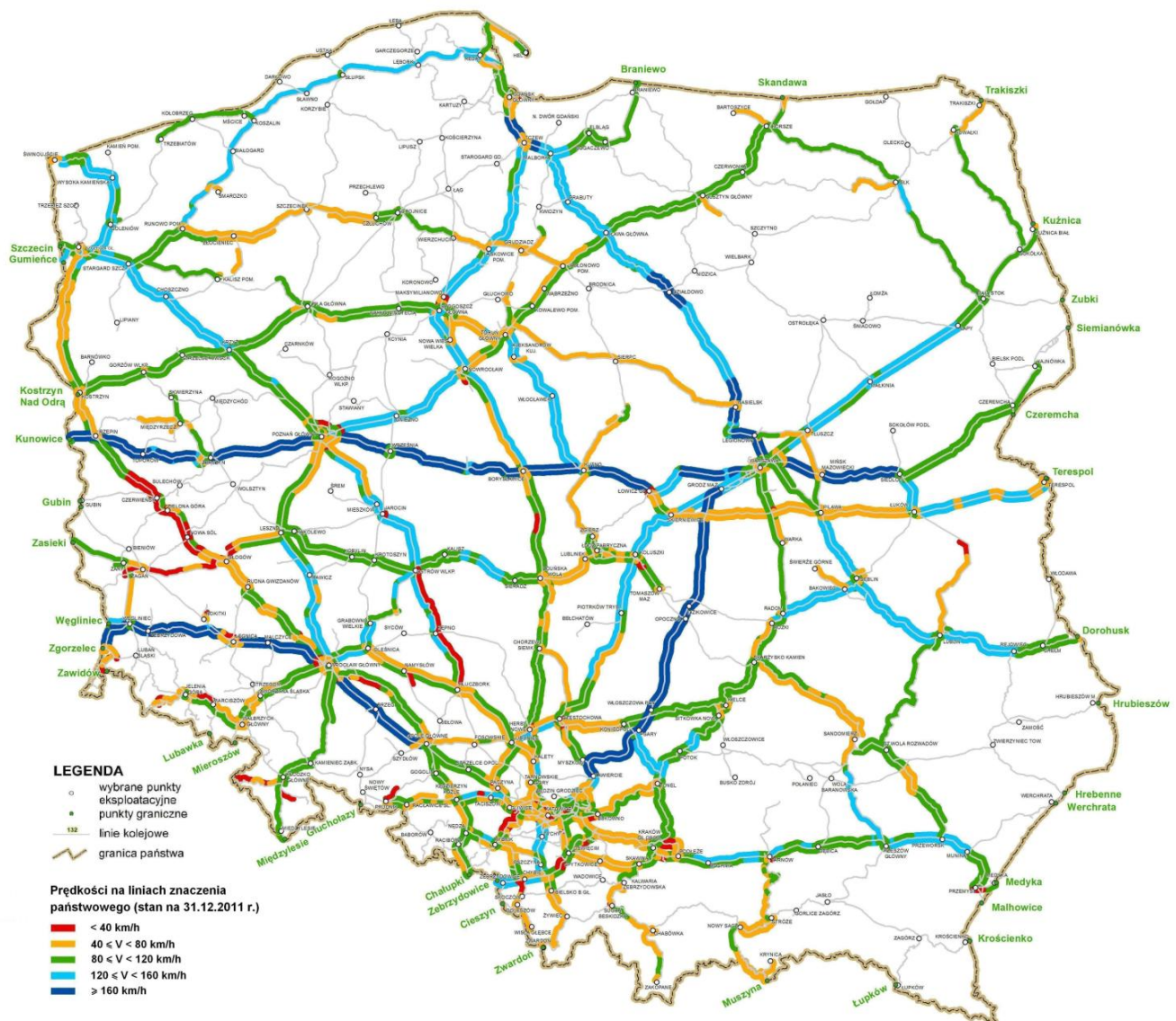
Z uwagi na charakter Planu, który nie stanowi wyrazu odrębnych zamierzeń inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej, nie powtarza się w nim opisów działań w zakresie modernizacji, rewitalizacji, remontów i utrzymania zaplanowanych do realizacji w cytowanych już strategicznych dokumentach rządowych. Natomiast szczegółowa charakterystyka techniczna bieżącego stanu infrastruktury jest przedstawiana w publikowanych przez PKP PLK S.A. i PKP SKM regulaminach przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych. Wszyscy przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu kolejowego muszą uwzględniać ograniczenia natury technicznej i technologicznej we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w rjp.

Jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową (obecnie dużo niższą niż w większości krajów członkowskich UE), co ma decydujący wpływ na czas przejazdu. Maksymalne dopuszczalne prędkości na sieci objętej Planem przedstawiono na rysunku 2.

¹² Urząd Transportu Kolejowego, *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego za 2010 rok*, Warszawa, lipiec 2011 r., s. 119

Rysunek 2

Maksymalne prędkości na liniach PKP PLK S.A. w 2011 r.



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Warszawa 2012

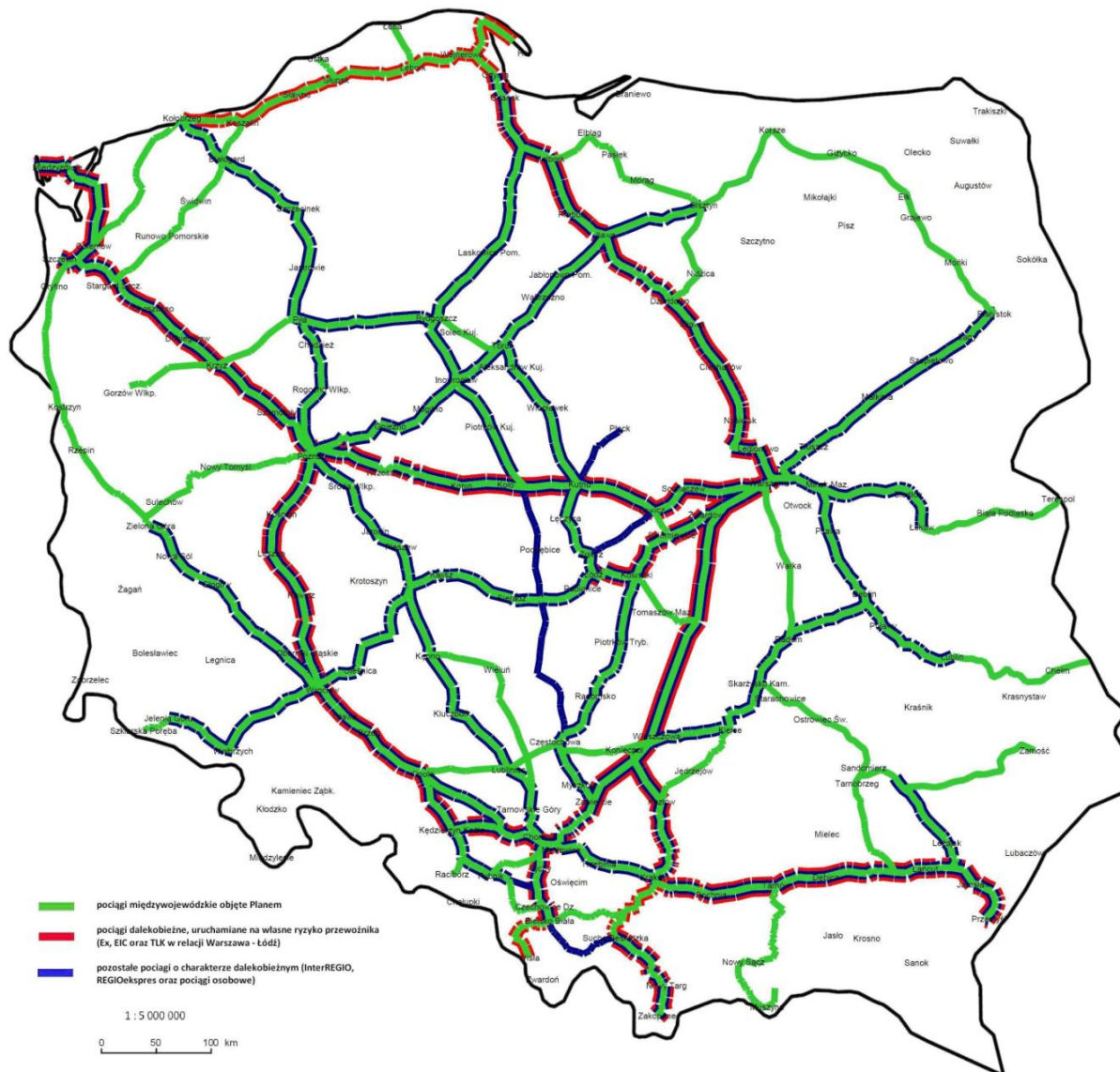
Najważniejsze linie kolejowe Polski zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Sieć ta ma umożliwić osiągnięcie celów opisanych w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, takich jak zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, wspieranie harmonijnego rozwoju całej Unii, zmniejszenie dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Ma również umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych¹³.

¹³ Transeuropejska Sieć Transportowa zawierająca projekty będące projektami „wspólnego zainteresowania”, które są realizowane przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz. Urz. UE C 115 z 09.05.2008, str. 47). Program Wspólnotowy TEN-T jest dodatkowym instrumentem finansowym w dziedzinie transportu, wspierającym i współfinansującym projekty rozwoju transportu. Projekty TEN-T mają z założenia przyczynić się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, zapewniać spójność oraz interoperacyjność

Obecnie trwają prace na poziomie Rady UE oraz Komisji Europejskiej (KE) nad nowym rozporządzeniem w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Dokument ten kończy etap rewizji wytycznych UE z okresu 2009–2011 i odnosi się do przyszłej polityki UE dotyczącej TEN-T.

Rysunek 3

Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym¹⁴



Już w istniejącym stanie prawno-organizacyjnym (przedstawionym w rozdziale 5 Planu) układ ten bierze pod uwagę: gęstość zaludnienia i układ przestrzenny sieci osadniczej; przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i gospodarczych; miejsca wypoczynku; stopień bezrobocia strukturalnego i działania podejmowane w celu jego zmniejszenia. W przypadku sieci kolejowej tworzą go linie oraz odcinki linii kolejowych umożliwiające obsługiwane przez bezpośrednie pociągi międzywojewódzkie lub międzynarodowe połączeń zestawionych w

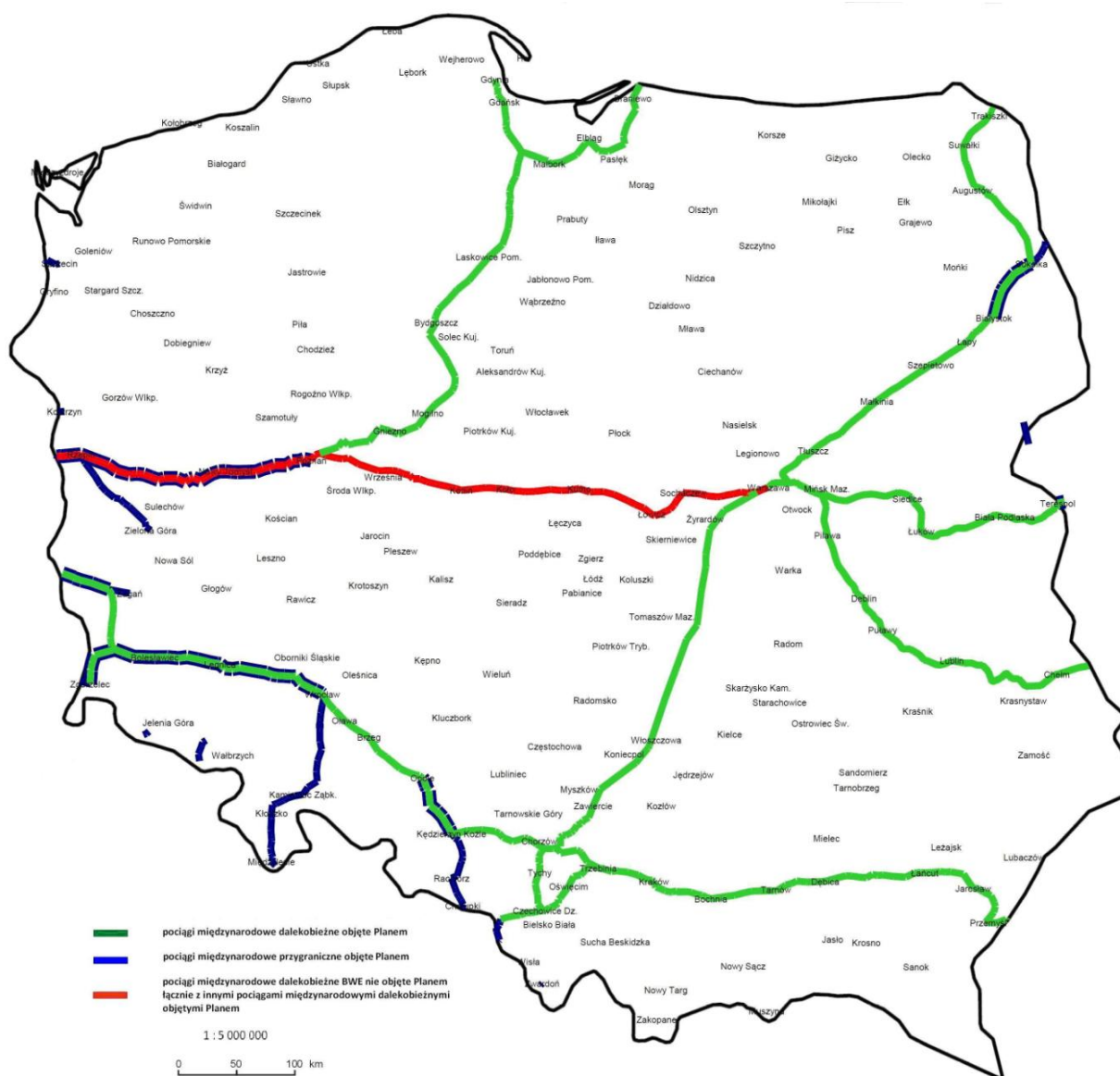
transeuropejskiej sieci transportowej, integrować wszystkie rodzaje transportu oraz przyczyniać się do ochrony środowiska oraz podniesienia standardów bezpieczeństwa.

¹⁴ Jeśli nie zaznaczono tego w szczególności, źródłem rysunków i tabel zawartych w Planie jest opracowanie: *Prognozy zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe w perspektywie do 2025 roku*, Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2012 r.

tabeli 2¹⁵. Wyszczególnione w tej tabeli kierunki połączeń, tworzące sieć komunikacyjną obsługiwaną przez pociągi pasażerskie uruchamiane na zapotrzebowanie zgłaszane przez organizatora, jakim jest minister, mają charakter elastyczny. Aktualnie są z nich budowane konkretne połączenia realizowane na liniach kolejowych na których jest możliwe prowadzenie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Rozszerzanie lub ograniczanie przedstawionego katalogu połączeń jest możliwe, zawsze jednak wynika z analizy zapotrzebowania na określone kategorie przewozów i jest warunkowane dostępnością środków finansowych, a także zakresem realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymawczych.

Rysunek 4

Sieć połączeń międzynarodowych wykonywanych w ramach użyteczności publicznej



Na sieci komunikacyjnej obsługiwaną przez pociągi dofinansowywane przez ministra pasażerowie mają do dyspozycji punkty obsługi podróżnych obejmujące przede wszystkim kasy biletowe prowadzące dystrybucję biletów operatorów publicznego transportu zbiorowego posiadających umowy z ministrem, które są zlokalizowane głównie na dworcach i przystankach kolejowych. Dostępne są także kasy biletowe usytuowane w siedzibach podmiotów prowadzących sprzedaż agencyjną. W skali kraju podróżnym udostępnia się sieć 929 punktów kasowych. Bilety na pociągi międzywojewódzkie, prowadzone na podstawie umowy zawartej

¹⁵ Zestawienie obejmuje połączenia według stanu na dzień wdrożenia rjp 2011/2012

przez przewoźnika z ministrem, są sprzedawane również w kasach pozostałych przewoźników pasażerskich¹⁶. Ponadto pasażerowie mogą również korzystać z usług centrów obsługi klienta, które są miejscami kompleksowej odprawy podróżnych. Można w nich zakupić bilety na pociągi w komunikacji krajowej i międzynarodowej, dokonując płatności zarówno gotówką, jak i kartą płatniczą. Liczba tych placówek jest ograniczona – mieszczą się one aktualnie na dworcach: Warszawa Centralna, Poznań Główny, Gdańsk Główny, Wrocław Główny i Szczecin Główny. Dodatkowo wprowadzono dystrybucję biletów z wykorzystaniem internetu i automatów biletowych. Sieć sprzedaży jest uzupełniona o możliwość nabycia biletów u pracowników tworzących drużyny konduktorskie.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2010 r. w dyspozycji PKP S.A. znajdowało się 2625 budynków dworców kolejowych. Z tej grupy czynnych było 936 obiektów. Pozostałe zostały zamknięte (nie funkcjonowały) lub zmieniły przeznaczenie (sklepy, usługi). Spośród czynnych dworców kolejowych 83 obiektom nadano charakter strategiczny. Są to dworce: Białogard, Białystok, Bydgoszcz Gł., Bielsko Biała Gł., Czechowice Dziedzice, Częstochowa, Dębica, Działdowo, Elbląg, Gdańsk Gł., Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Gł., Gliwice, Gniezno, Gorzów Wlkp., Grodzisk Maz., Iława Gł., Inowrocław, Jarosław, Jasło, Jelenia Góra, Katowice, Kędzierzyn Koźle, Kielce, Kołobrzeg, Konin, Koszalin, Kraków Gł., Kraków Płaszów, Kutno, Legnica, Leszno, Łębork, Lublin, Łowicz, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Malbork, Mińsk Maz., Myszków, Nowy Sącz, Olsztyn Gł., Opole Gł., Ostrów Wlkp., Otwock, Piła Gł., Piotrków Trybunalski, Poznań Gł., Pruszków, Przemyśl Gł., Radom, Rybnik, Rzeszów, Siedlce, Skierniewice, Słupsk, Sopot, Stargard Szczeciński, Szczecin Gł., Szczecin Dąbie, Tarnowskie Góry, Tarnów, Tczew, Tłuszcz, Toruń Gł., Tychy, Wałbrzych Gł., Wałbrzych Miasto, Warszawa Centralna (łącznie z dworcem Warszawa Śródmieście WKD), Warszawa Gdańska, Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion, Warszawa Śródmieście, Warszawa Wileńska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Włocławek, Wrocław Gł., Zabrze, Zawiercie, Zielona Góra, Żywiec. Podstawowymi kryteriami zaliczenia dworców do tej grupy była wielkość obsługiwanych potoków ruchu w przewozach pasażerskich oraz znaczenie obiektu w zakresie skomunikowań i powiązań wewnątrzgałęziowych i z innymi gałęziami transportu. Generalnie są to obiekty zlokalizowane w największych polskich aglomeracjach, a także usytuowane w centralnej, zachodniej i południowej części kraju. Około 100 dworców kolejowych zostało przekazanych samorządom terytorialnym różnych szczebli, przy czym nie wszystkie z nich są obecnie wykorzystywane do obsługi pasażerów.

Dostępność komunikacyjna funkcjonujących punktów postojów handlowych¹⁷ pociągów dofinansowywanych przez ministra została poddana analizie ze względu na:

- powiązanie z miejskim transportem autobusowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z miejskim transportem tramwajowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z drogowym transportem zbiorowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej, np. PKS, czy przewoźników prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- odległość od centrum miejscowości.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że ponad połowa (50,8%) punktów postojów handlowych jest zlokalizowana w odległości nie większej niż 1 km od centrum miejscowości. Spośród punktów obsługi handlowej, które znajdują się w odległości większej niż 1 km od centrum miejscowości, 37,2% nie jest obsługiwanych przez miejski transport publiczny. W 14 przypadkach (10,8%) przy dworcu znajduje się przystanek tramwajowy i autobusowy, natomiast w 81 przypadkach funkcjonuje autobusowa komunikacja miejska (62,8%).

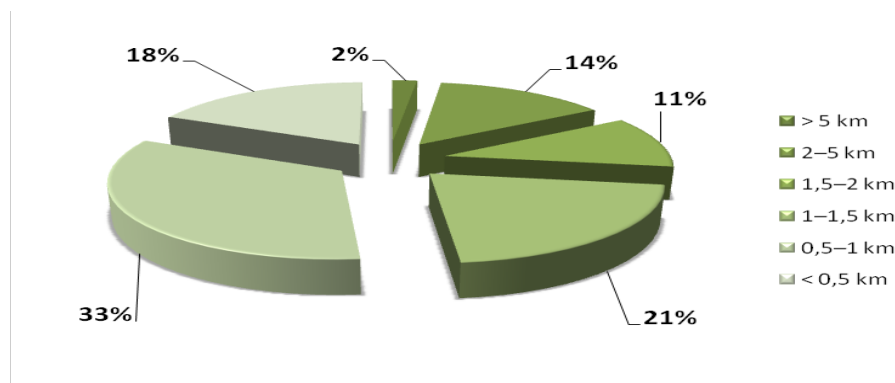
¹⁶ Przez „pozostałych przewoźników pasażerskich” należy rozumieć Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. Na stacjach, na których PKP Intercity S.A. nie ma kas własnych, sprzedaż biletów na pociągi również prowadzą ci przewoźnicy. W rjp 2011/2012 na stacjach Chotyłów, Czarna Białostocka, Czyżew, Dąbrowa Białostocka, Małaszewicze, Szepietowo, Trakiszki, gdzie nie ma odprawy kasowej dla podróżnych w komunikacji międzynarodowej, sprzedaż biletów jest prowadzona w pociągu, bez pobierania opłaty za wystawienie biletów.

¹⁷ Przez „punkty postojów handlowych” należy rozumieć miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów.

Szczegółowe informacje na temat położenia poszczególnych grup dworców lub przystanków kolejowych, w zależności od odległości [km] do centrum miejscowości, przedstawia rysunek 5.

Rysunek 5

Dostępność dworców kolejowych w zależności od odległości do centrum miejscowości



Najbardziej oddalone od centrum miejscowości dworce i przystanki kolejowe przedstawiono w tabeli 1. Nie ujęto w niej miejsc, z których jest prowadzona obsługa przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, w przypadku gdy w miejscowości znajdują się inne, położone bliżej centrum dworce i przystanki (np. Szczecin Dąbie, Warszawa Zachodnia,).

Tabela 1

Dworce kolejowe najbardziej oddalone od centrum miejscowości

Dworzec lub stacja kolejowa	Odległość od centrum miejscowości [km]	Dworzec lub stacja kolejowa	Odległość od centrum miejscowości [km]
Szydłowiec	7,0	Pleszew	4,0
Nasielsk	5,0	Nałęczów	4,0
Knyszyn	5,0	Szczecin Główny	3,9
Jaworzno Szczakowa	4,9	Włoszczowa	3,6

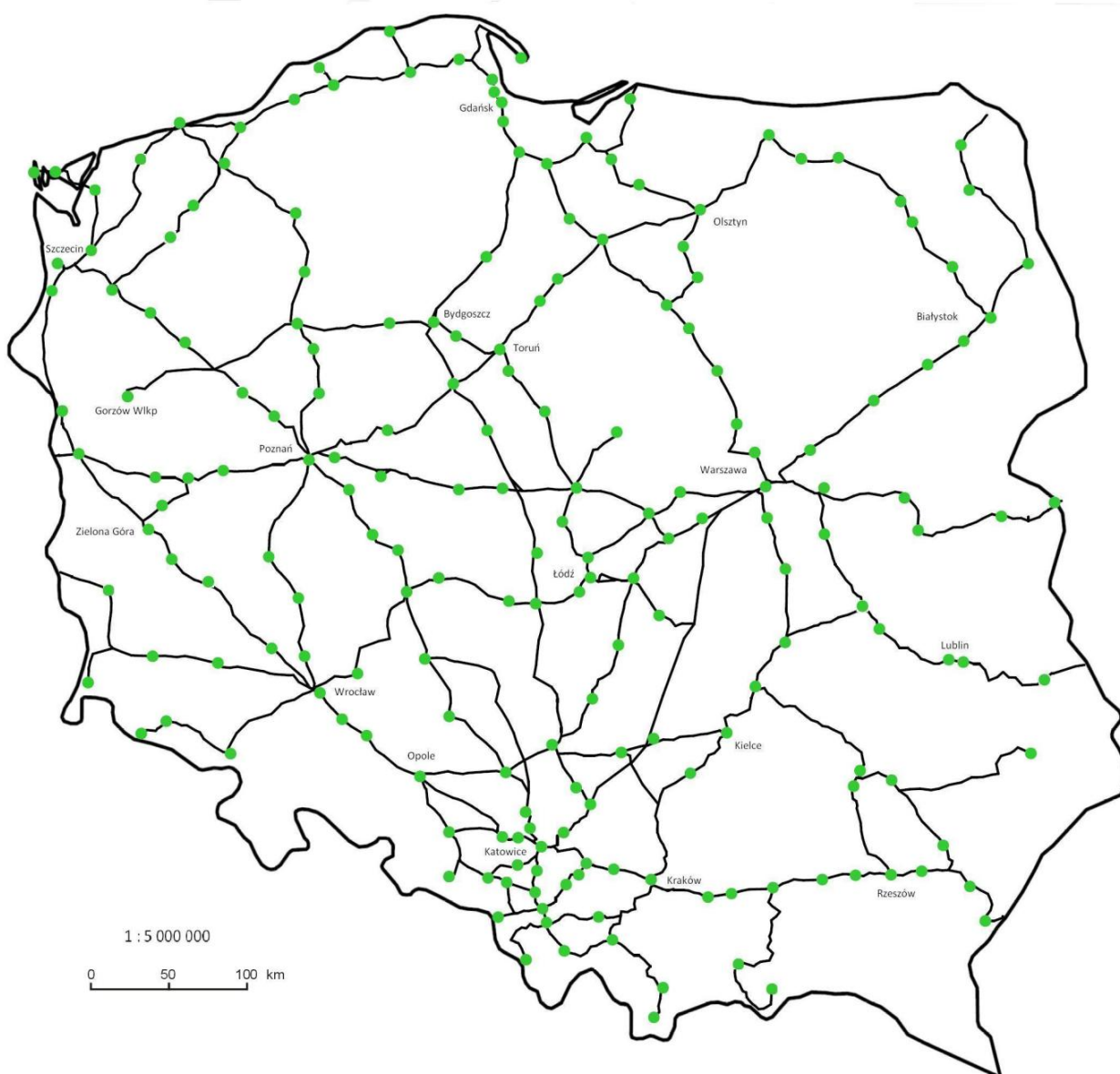
Na rysunku 6 przedstawiono sieć kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych z zaznaczeniem punktów postojów handlowych, na których występuje powiązanie wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego (przy czym stopień tych powiązań jest różny i zależy od uwarunkowań lokalnych) i które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w rozumieniu ustawy PTZ. Aktualna sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych określa również punkty, gdzie już obecnie występuje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii. Natomiast zasady oraz priorytetowe kierunki skomunikowań w kluczowych punktach postojów handlowych zaprezentowano w podpunkcie 3.8.

Miejscowości, które stanowią takie potencjalne punkty, to: Aleksandrów Kujawski, Augustów, Biała Podlaska, Białogard, Białystok, Bielsko-Biała, Bochnia, Bolesławiec, Braniewo, Brzeg, Brzesko Okocim, Bydgoszcz, Bytom, Chełm, Chodzież, Chorzów, Choszczno, Chrzanów, Ciechanów, Czechowice-Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Dębica, Dęblin, Dobiegniew, Działdowo, Elbląg, Ełk, Gdańsk, Gdynia, Giżycko, Gliwice, Głogów, Gniezno, Goleniów, Gorzów Wlkp., Grajewo, Gryfino, Hel, Iława, Inowrocław, Jabłonowo Pomorskie, Jarocin, Jarosław, Jastrowie, Jaworzno, Jaworzyna Śląska, Jelenia Góra, Jędrzejów, Kalisz, Katowice, Kędzierzyn Koźle, Kępno, Kętrzyn, Kielce, Kluczbork, Kłodzko, Koluszki, Koło, Kołobrzeg, Koniecpol, Konin, Korsze, Kostrzyn, Koszalin, Kraków, Kraśnik, Krosno, Krotoszyn, Krynica, Krzeszowice, Kutno, Laskowice Pomorskie, Legionowo, Legnica, Leszno, Leżajsk, Lębork, Lublin, Lubliniec, Łańcut, Łapy, Łeba, Łęczycza, Łobez, Łowicz, Łódź, Łuków, Malbork, Małkinia, Międzyzdroje, Mikołów, Mińsk Mazowiecki, Mława, Mońki, Morąg, Mysłowice, Myszków, Nakło n/Not., Nasielsk, Nidzica, Nowa Sól, Nowy Sącz, Nowy Targ, Nowy Tomyśl, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Olsztyn, Olsztynek, Opole, Oława, Ostrów Wielkopolski, Ostrowiec Świętokrzyski, Oświęcim, Pabianice, Pasłęk, Piaseczno, Pilawa, Piła, Piotrków Kujawski, Piotrków Trybunalski, Pleszew,

Poddębice, Poznań, Prabuty, Pruszcz Gdański, Przemyśl, Pszczyna, Puławy, Racibórz, Radom, Radomsko, Rawicz, Rejowiec, Rogoźno Wielkopolskie, Rybnik, Rzepin, Rzeszów, Sandomierz, Sanok, Sędziszów Małopolski, Siedlce, Sieradz, Skarżysko-Kamienna, Skierniewice, Sławno, Słupsk, Sochaczew, Sokółka, Solec Kujawski, Sopot, Sosnowiec, Stalowa Wola, Starachowice, Stargard Szczeciński, Sucha Beskidzka, Sulechów, Suwałki, Szamotuły, Szczecin, Szczecinek, Szczytno, Szepietowo, Szklarska Poręba, Środa Wielkopolska, Świdwin, Świebodzin, Świnoujście, Tarnobrzeg, Tarnowskie Góry, Tarnów, Tczew, Terespol, Tłuszcz, Tomaszów Maz., Toruń, Trzebiatów, Trzebinia, Tychy, Ustka, Wadowice, Wałbrzych, Warka, Warszawa, Wąbrzeźno, Wejherowo, Wieluń, Wiśła, Włocławek, Włoszczowa, Wołów, Wrocław, Wronki, Września, Wysoka Kamieńska, Zabrze, Zakopane, Zamość, Zawiercie, Zbąszynek, Zduńska Wola, Zebrzydowice, Zgierz, Zgorzelec, Zielona Góra, Żary, Żory, Żyrardów, Żywiec.

Rysunek 6

Punkty postojów handlowych, na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych



Średnia prędkość handlowa pociągów w międzywojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich, których organizatorem jest minister, wynosi 60,4 km/h. Największe prędkości handlowe (88–95 km/h) osiągają pociągi na trasach Warszawa – Kraków oraz Warszawa – Poznań. Najniższe (27–36 km/h) – pociągi sezonowe

kursujące na odcinkach Jelenia Góra – Szklarska Poręba oraz Gdynia – Hel. Średnia prędkość handlowa tych pociągów w przypadku połączeń z Warszawy do głównych miast wojewódzkich wynosi obecnie 71,73 km/h. W przypadku połączeń nierealizowanych na zasadach użyteczności publicznej, średnia prędkość handlowa wynosi ok. 80 km/h (od 70 km/h na trasie Warszawa – Gdynia do ok. 110–120 km/h na trasach Warszawa – Poznań oraz Warszawa – Kraków), przy czym dla pociągów uruchamianych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. średnia prędkość handlowa wynosi 65 km/h (najwyższa, ok. 80 km/h, w przypadku relacji Warszawa – Szczecin; najniższa, ok. 47 km/h, dla relacji Wrocław – Zakopane).

Z kolei średnia prędkość handlowa pociągów objętych Planem w międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich sięga 73,1 km/h, przy czym odnosi się ona do przejazdów dalekobieżnych po sieci krajowej. Najwyższe prędkości handlowe (94–111 km/h) uzyskują pociągi międzynarodowe w połączeniach Warszawy z Amsterdamem, Wiedniem i Pragą, zaś najniższe (31–39 km/h) – Krakowa z Pragą i Gdyni z Kaliningradem. Średnia prędkość handlowa w odniesieniu do przewozów transgranicznych wynosi około 61 km/h.

Ze względu na średnią odległość przewozu, która w kolejowych przewozach międzywojewódzkich finansowanych przez ministra wynosi około 180 km, największy udział w całkowitym wolumenie przewozowym mają przejazdy związane z utrzymywaniem kontaktów rodzinnych i w celach turystycznych. Dopiero w dalszej kolejności są dojazdy do placówek edukacyjnych, do pracy i podróże służbowe. Odmienna tendencja występuje w kolejowych przewozach międzynarodowych, gdzie podstawową motywacją do skorzystania z oferty kolei są: podróż służbowa, turystyka oraz kontakty rodzinne.

W tabeli 2 zestawiono połączenia komunikacyjne na liniach kolejowych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy zaplanowany już w umowach zawartych przez organizatora, którym jest minister.

Dla istniejących połączeń pasażerskich przedstawiono:

- długość trasy, z wyróżnieniem numerów linii kolejowych, po których prowadzi się przejazdy,
- średniodobową liczbę par pociągów w ramach rjp 2011/2012,
- wykorzystanie przepustowości na trasie przejazdu (liniach tworzących połączenie),
- średni czas przejazdu trasy tworzącej połączenie,
- punkty postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz ewentualnych postojów o charakterze technicznym ze wskazaniem możliwych skomunikowań z różnymi rodzajami pociągów pasażerskich, a także – jeżeli przynajmniej podstawowe warunki w tym zakresie są spełnione – stacji i przystanków, na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

Tabela ta stanowi generalne podsumowanie opisowej części Planu w zakresie sieci komunikacyjnej zaplanowanej do obsłużenia w ramach publicznego kolejowego transportu zbiorowego realizowanego w części obejmującej przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe dofinansowywane przez państwo.

Do realizacji wyszczególnionych 87 połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych wykorzystuje się 8 704,135 km linii kolejowych, co skutkuje wykonaniem przez przewoźników w ramach Planu rocznej, określonej dla rjp 2011/2012, pracy eksploatacyjnej 36 195 025 pociągokilometrów (pockm), w tym:

- Przewozy Regionalne sp. z o.o. jako przewozy międzynarodowe – 529 233 pockm,
- PKP Intercity S.A. – 35 665 792 pockm, z czego w ramach przewozów międzywojewódzkich – 31 863 447 pockm, zaś w ramach przewozów międzynarodowych – 3 802 345 pockm¹⁸.

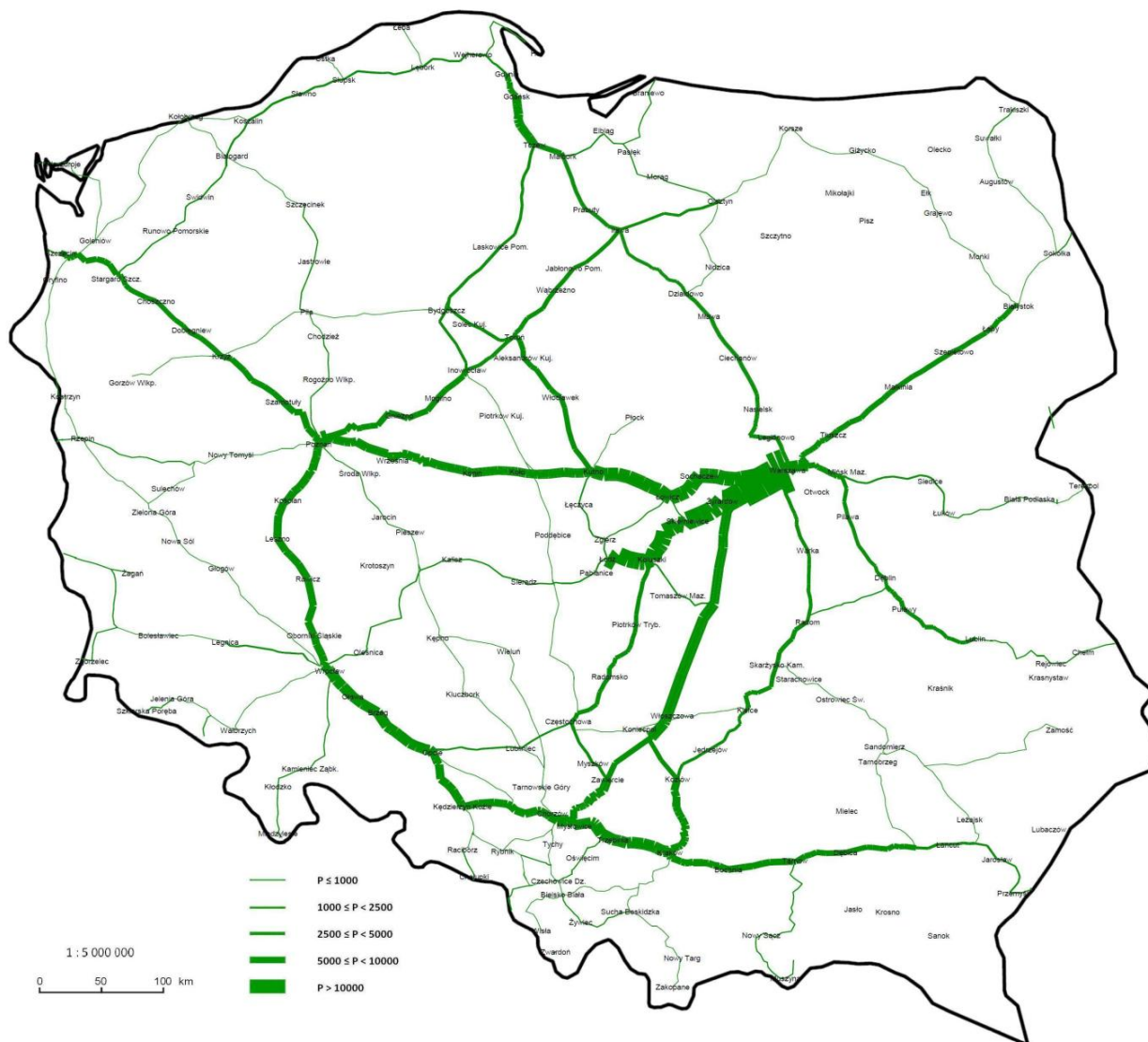
¹⁸ Plan nie ujmuje przewozów tego przewoźnika typu EIC i Ex, zapewniających połączenia między największymi miastami Polski, a więc Warszawą, Gdańskiem, Katowicami, Krakowem, Poznaniem, Wrocławiem, z sezonowymi wydłużeniami tras do miejscowości turystycznych, takich jak Kołobrzeg, Wisła, Zakopane itd., a także pociągów pośpiesznych na trasie Warszawa – Łódź. Z uwagi na ich charakter niezwiązany z przewozami użyteczności publicznej, ukierunkowanie dla wybranej grupy adresatów oferty itd. Plan nie ujmuje również realizowanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. połączeń międzywojewódzkich InterREGIO i REGIOekspres, gdyż nie mają one charakteru upoważniającego do ujęcia ich w grupie kwalifikowanej jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej prowadzone w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej (sposób świadczenia przewozów, standard,

Na rysunku 7 przedstawiono rozłożenie potoku ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na sieci kolejowej Polski dla rjp 2011/2012:

- objętych Planem pociągów międzywojewódzkich (realizacja przez PKP Intercity S.A.) i międzynarodowych (realizacja przez PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne sp. z o.o.);
- nieobjętych Planem:
 - pociągów EIC i Ex, pociągów uruchamianych na własne ryzyko przewoźnika na trasie Warszawa – Berlin (BWE), a także pociągów pośpiesznych – na trasie Warszawa – Łódź (również realizacja przez PKP Intercity S.A.),
 - pociągów InterREGIO i REGIOekspres (realizacja przewozów przez Przewozy Regionalne sp. z o.o.) oraz pociągów osobowych Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o.

Rysunek 7

Sumaryczne potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych wg rjp 2011/2012 [pasażerów/dobę]

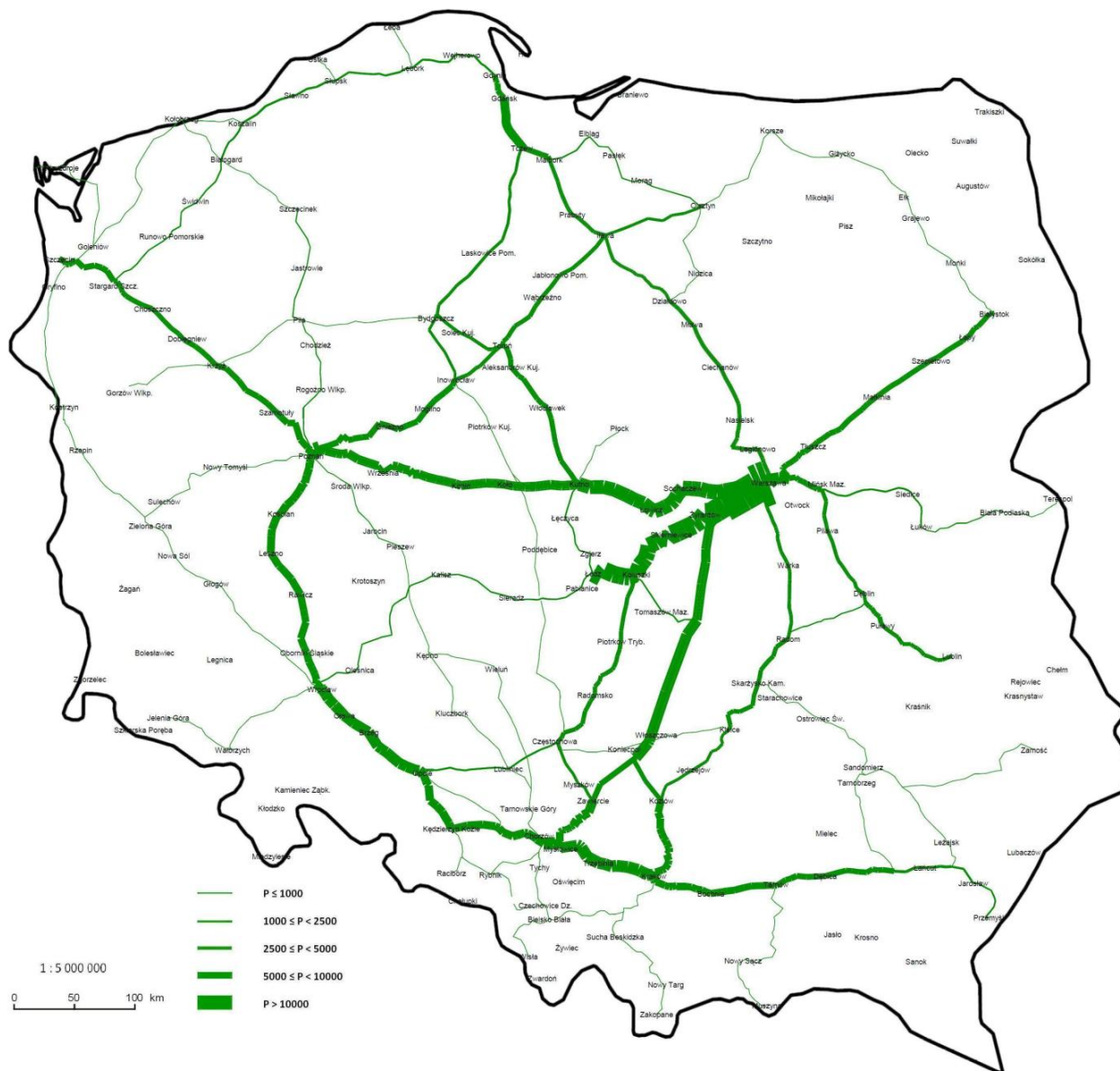


charakter – okazjonalność, ograniczenie do obsługi wybranych województw, kursowanie pociągów w znacznej mierze ograniczone do wybranych dni tygodnia).

Na rysunku 8 przedstawiono wyłącznie rozłożenie objętych Planem i dofinansowywanych przez ministra potoków ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich, a na rysunku 9 – międzynarodowych (również objętych Planem, ale z uwzględnieniem przewozów pociągami BWE, uruchamianymi na własne ryzyko przewoźnika).

Rysunek 8

**Potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich wg rjp 2011/2012
[pasażerów/dobę]¹⁹**



Realizacja Planu wymaga uruchamiania średnio w ciągu 1 doby 215,6648²⁰ pociągów, z czego przez PKP Intercity S.A. jako międzywojewódzkich – 172,0467 i międzynarodowych – 31,29396 oraz przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. jako międzynarodowe – 12,32418. Jeden pociąg więc wykonuje średniodziennie

¹⁹ Uwzględniono pociągi objęte Planem, pociągi dalekobieżne, uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika (Ex, EIC oraz TLK w relacji Warszawa – Łódź) oraz pozostałe pociągi o charakterze dalekobieżnym (InterREGIO, REGIOekspres oraz pociągi osobowe).

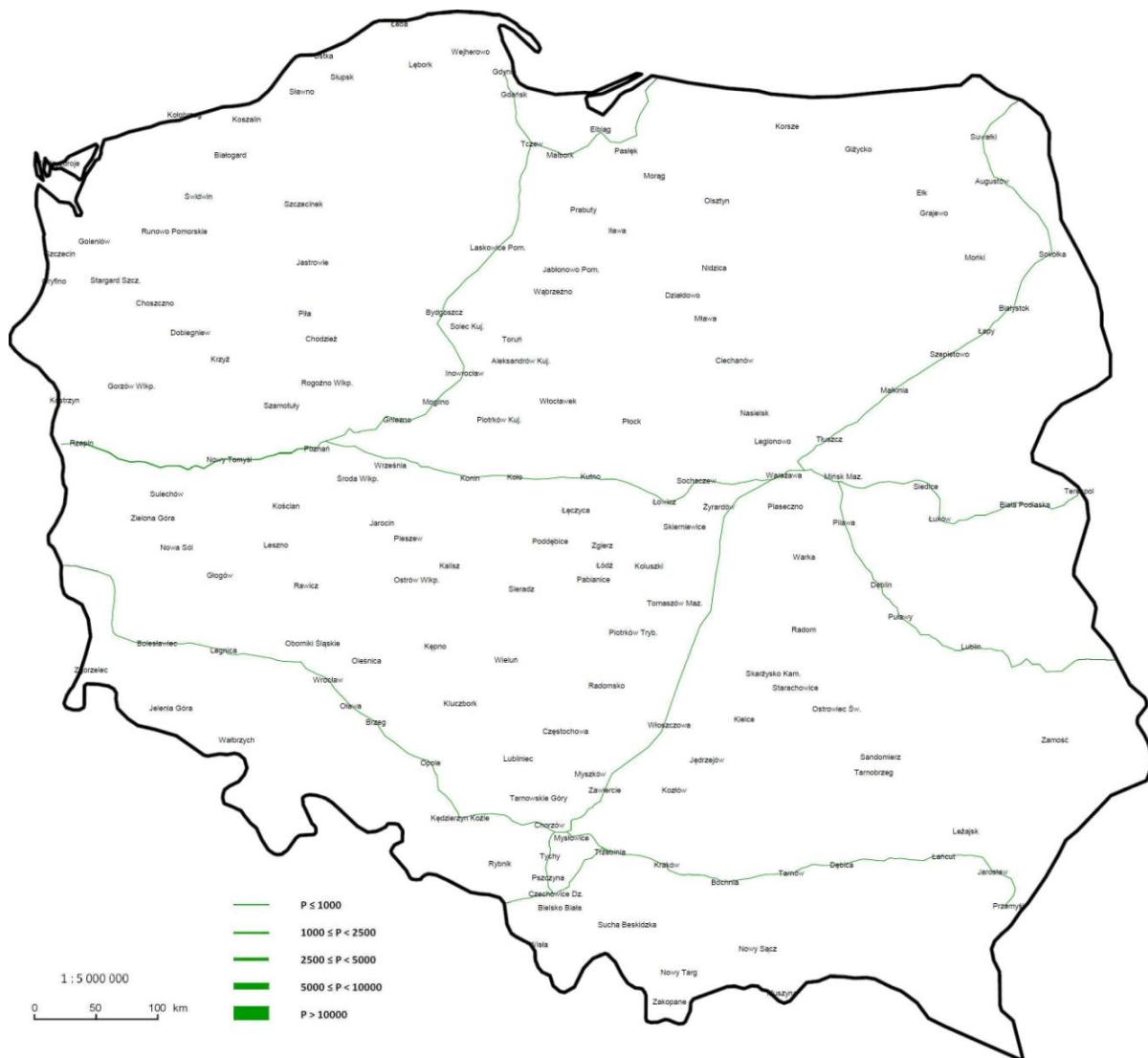
²⁰ Liczba wynikająca z uwzględnienia okresowości kursowania w analizowanym okresie (w naszym przypadku – 364 dni obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012).

przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na trasie krajowej długości 461,1 km, natomiast pociąg wykonujący przewozy międzywojewódzkie – 508,8 km, pociąg prowadzony przez PKP Intercity S.A. realizujący przewozy międzynarodowe – 333,8 km, a realizujący również te przewozy pociąg Przewozów Regionalnych sp. z o.o. – 118,0 km.

Potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych są generowane na 382 stacjach leżących na trasach objętych Planem.

Rysunek 9

**Potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzynarodowych wg rjp
2011/2012 [pasażerów/dobę]²¹**



Spełnienie podstawowych warunków umożliwiających korzystanie z usług kolejowych przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, ma miejsce na 184 stacjach, tak więc dostosowanie do korzystania przez te osoby z usług kolejowych występuje na 47,9% obiektów infrastrukturalnych wykorzystywanych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, przy czym stopień tego dostosowania jest różny.

²¹ Uwzględniono pociągi uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika na trasie Warszawa – Berlin (BWE) z wyłączeniem pociągów osobowych. Rysunek ilustruje potoki ruchu między stacją początkową a stacją docelową poza granicami RP. Nie uwzględnia zatem liczby pasażerów obsługiwanych w ruchu krajowym.

Tabela 2

Linie komunikacyjne dla kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych

Lp.	Linia komunikacyjna (połączenie ośrodków miejskich, ze wskazaniem stacji początkowej i końcowej)	Wyczerpanie w przewozach ²²	Charakterystyka linii komunikacyjnej						Uwagi
			długość trasy wg numerów linii, po których odbywa się przejazd pociągów ²³ [km]	liczba par pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ciągu 1 doby wg rj 2011/2012 [szt.]	wykorzystanie pustowości na całej długości linii komunikacyjnej (od – do) [%]	czas przejazdu w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na długości linii komunikacyjnej ²⁴ [godziny]	punkty postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz ewentualnych postojów o charakterze technicznym z oznaczeniem zapewnienia skomunikowań z różnymi rodzajami pociągów pasażerskich, a także – jeżeli przynajmniej podstawowe warunki w tym zakresie są spełnione – stacji i przystanków, na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych ²⁵	8	
1	Warszawa Centralna – Kraków Główny Osobowy (przez CMK)	M	1 – 29,548 4 – 170,479 570 – 3,062 64 – 32,570 8 – 57,647 Σ – 293,306	4,544	11–78	2:51 – 3:23	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Zachodnia (Z, K, M, R), Włoszczowa Północ, Tunel (M, R), Miechów, Kraków Główny (Z, M, R)		
2	Warszawa Centralna – Katowice (przez CMK)	Z, M	1 – 73,699 4 – 224,050 Σ – 297,749	6,000	9–78	2:40 – 2:50	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Zachodnia (Z, K, M, R), Włoszczowa Północ, Zawiercie (M, R), Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec Główny, Katowice (Z, K, M, R)		

²² M – międzywojewódzkie, Z – międzynarodowe.²³ Numeracja linii wg załącznika 1 do Regulaminu przydziału tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012; długość określana jako odległość pomiędzy osiami stacji początkowej i końcowej, z uwzględnieniem przejazdu przez stacje pośrednie wymienione w kolumnie 8.²⁴ Handlowy czas przejazdu (z uwzględnieniem niezbędnych postojów) na całej trasie przejazdu po liniach wg kolumny 4.²⁵ Skomunikowania z pociągami: Z – międzynarodowymi, M – międzywojewódzkimi, K – kwalifikowanymi, R – regionalnymi; miejsca – gdzie przynajmniej podstawowe warunki w tym zakresie są spełnione – na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, oznaczono przez podkreślenie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	Warszawa Centralna – Działdowo – Gdynia Główna	M	2 – 4,254 9 – 323,866 202 – 20,992 Σ – 349,112	2,000	17–100	5:41 – 6:03	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Wschodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Legionowo</u> , <u>Nowy Dwór Mazowiecki</u> , <u>Nasielsk</u> (R), <u>Ciechanów</u> , <u>Mława</u> , <u>Działdowo</u> (M, R), <u>Ilawa Główna</u> (M, R), <u>Malbork</u> (M, R), <u>Tczew</u> (M, R), <u>Gdańsk Główny</u> (R), <u>Gdańsk Wrzeszcz</u> , <u>Gdańsk Oliwa</u> , <u>Sopot</u> , <u>Gdynia Główna</u> (M, R)	
4	Warszawa Centralna – Działdowo – Nidzica – Olsztyn Główny	M	216 – 83,283 9 – 143,972 2 – 4,254 Σ – 231,509	2,000	18–77	3:25 – 3:33	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Wschodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Legionowo</u> , <u>Nowy Dwór Mazowiecki</u> , <u>Nasielsk</u> (R), <u>Ciechanów</u> , <u>Mława</u> , <u>Działdowo</u> (M, R), <u>Nidzica</u> , <u>Olsztyn</u> , <u>Olsztyn Zachodni</u> (M, R), <u>Olsztyn Główny</u> (M, R)	
4a	Warszawa Centralna – Działdowo – Ilawa Główna – Olsztyn Główny	M	353 – 69,221 9 – 204,722 2 – 4,254 Σ – 278,197	1,000	18–77	4:27 – 4:48	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Wschodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Legionowo</u> , <u>Nowy Dwór Mazowiecki</u> , <u>Nasielsk</u> (R), <u>Ciechanów</u> , <u>Mława</u> , <u>Działdowo</u> (M, R), <u>Ilawa Główna</u> (M, R), <u>Ostróda</u> , <u>Olsztyn Zachodni</u> (M, R), <u>Olsztyn Główny</u> (M, R)	
5	Warszawa Centralna – Białystok	Z, M	6 – 162,833 449 – 9,779 2 – 11,753 Σ – 184,365	8,824	16–77	2:35 – 2:46	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Wschodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Thuszcz</u> , <u>Małkinia</u> , <u>Czyżew</u> , <u>Szepietowo</u> , <u>Łapy</u> , <u>Białystok</u> (Z, M, R)	
6	Białystok – Suwałki – Trakiszki – gr. państwa (Szostakowo/Sestokai)	Z	6 – 41,222 40 – 98,842 51 – 28,620 Σ – 168,684	1,000	11–78	3:31 – 3:35	<u>Białystok</u> (M, R), <u>Czarna Białostocka</u> , <u>Sokolka</u> , <u>Dąbrowa Białostocka</u> , <u>Augustów</u> , <u>Suwałki</u> , <u>Trakiszki</u>	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Szostakowa/Sestokai
7	Białystok – Kuźnica Białostocka – gr. państwa (Grodno)	Z	6 – 61,269 460 – 3,939 Σ – 65,208	2,000	24–63	1:07 – 1:20	<u>Białystok</u> (M, R), <u>Wasilków</u> , <u>Czarny Blok</u> , <u>Wólka Ratowiecka</u> , <u>Czarna Białostocka</u> , <u>Machnacz</u> , <u>Rozedranka</u> , <u>Geniusze</u> , <u>Sokolka</u> (R), <u>Kundzin</u> , <u>Czuprynowo</u> , <u>Kuźnica Białostocka</u>	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Kuźnicy Białostockiej
8	Warszawa Centralna – Biała Podlaska	Z, M	2 – 172,863 Σ – 172,863	4,143	13–77	2:01 – 2:15	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Wschodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Mińsk Mazowiecki</u> , <u>Mrozy</u> , <u>Siedlce</u> (R), <u>Łuków</u> (R), <u>Międzyrzecz Podlaski</u> , <u>Biała Podlaska</u> (R)	
8a	Warszawa Gdańska – Biała Podlaska	Z	20 – 2,065 501 – 1,558 9 – 1,223 502 – 1,551 901 – 4,679 2 – 161,110 Σ – 172,186	1,000	15–88	2:22 – 2:24	<u>Warszawa Gdańska</u> (R), <u>Mińsk Mazowiecki</u> , <u>Siedlce</u> (R), <u>Łuków</u> (R), <u>Międzyrzecz Podlaski</u> , <u>Biała Podlaska</u> (R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	Biała Podlaska – Terespol	M	2 – 36,417 Σ – 36,417	1,000	13–77	0:34 – 0:39	Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze, Terespol (Z)	
9a	Biała Podlaska – gr. państwa (Mińsk – Moskwa)	Z	2 – 38,794 Σ – 38,794	3,143	13–77	0:34 – 0:39	Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze, Terespol (M, R)	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Terespolia
10	Warszawa Centralna – Grzebowik – Lublin	Z, M	7 – 120,953 12 – 1,607 13 – 23,718 521 – 1,190 2 – 39,085 Σ – 186,553	8,088	16–77	2:22 – 2:28	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Wschodnia (Z, K, M, R), Piława (R), Deblin (R), Puławy Miasto, Natęczęw, Lublin (R)	
10a	Warszawa Centralna – Otwock – Lublin	Z	2 – 7,711 506 – 4,112 7 – 163,801 Σ – 175,624	0,371	16–77	2:43 – 4:05	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Wschodnia (Z, K, M, R), Iława (R), Deblin (R), Puławy Miasto, Natęczęw, Lublin (R)	
10b	Warszawa Gdańska – Grzebowik – Lublin	Z	502 – 1,551 901 – 4,679 2 – 27,332 521 – 1,190 13 – 23,718 12 – 1,607 7 – 120,953 Σ – 185,876	1,000	11–88	2:51 – 2:55	Warszawa Gdańska (R), Piława (R), Deblin (R), Puławy Miasto, Natęczęw, Lublin (R)	
11	Lublin – Dorohusk – gr. państwa (Kijów)	Z, M	7 – 96,560 Σ – 96,560	1,821	11–88	1:13 – 1:49	Lublin (M, R), Świdnik Miasto, Świdnik Wschód, Chełm Miasto, Chełm, Dorohusk	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Dorohuska
12	Warszawa Centralna – Warka – Kielce	M	8 – 184,590 1 – 3,082 Σ – 187,672	6,404	11–100	3:22 – 3:45	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Zachodnia (Z, K, M, R), Warszawa Służewiec, Piaseczno, Warka, Radom (M, R), Szydłowiec, Skarżysko-Kamienna (R), Suchedniów, Kielce (M, R)	
12a	Warszawa Centralna – Dęblin – Kielce	M	2 – 39,085 521 – 1,190 13 – 23,718 12 – 1,607 7 – 49,265 26 – 56,673 8 – 84,728 Σ – 156,266	1,135	11–100	4:04 – 4:07	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Wschodnia (Z, K, M, R), Piława (R), Deblin (M, R), Pionki Zachodnie, Radom (M, R), Szydłowiec, Skarżysko-Kamienna (R), Suchedniów, Kielce (M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13	Lublin - Kielce	M	7 - 67,953 580 - 0,746 26 - 52,920 8 - 84,728 Σ - 206,347	3,000	11-69	3:06 - 3:18	Lublin (Z, M, R), Naleczów, Puławy Miasto, Pionki Zachodnie, Radom (M, R), Szydłowiec, Skarżysko-Kamienna (R), Suchedniów, Kielce (M, R)	
14	Skarżysko Kamienna - Przemysław Główny	M	25 - 97,444 78 - 10,913 74 - 17,005 68 - 74,715 91 - 49,936 Σ - 250,013	1,000	9-30	4:56 - 4:58	Skarżysko Kamienna (M, R), Starachowice Wschodnie, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz, Stalowa Wola Rozwadów (M, R), Stalowa Wola, Nisko, Rudnik n. Sanem, Nowa Sarzyna, Leżajsk, Przeworsk (M, R), Jarosław (R), Przemysław Główny (Z)	
15	Kielce - Kraków Główny	M	8 - 132,073 Σ - 132,073	7,538	11-100	1:40 - 1:57	Kielce (M, R), Jędrzejów, Sędziszów, Tunel (M, R), Miechów, Kraków Główny (Z, M, R)	
16	Kielce - Zawiercie - Katowice	M	61 - 53,261 571 - 3,678 4 - 63,462 1 - 44,151 Σ - 164,552	1,000	6-69	2:07 - 2:10	Kielce (M, R), Bukowa, Włoszczowa, Zawiercie (M, R), Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec Główny, Katowice (Z, K, M, R)	
17	Warszawa Centralna - Częstochowa	M	1 - 7,022 3 - 65,305 15 - 4,800 533 - 1,536 11 - 16,602 530 - 1,248 1 - 150,010 Σ - 246,523	7,473	16-78	2:47 - 3:08	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Zachodnia (Z, K, M, R), Koluski (M, R), Piotrków Trybunalski, Radomsko, Częstochowa (M, R)	
18	Częstochowa - Kraków Główny	M	701 - 6,466 61 - 38,773 64 - 44,390 8 - 57,647 Σ - 147,276	1,000	8-86	2:25 - 2:36	Częstochowa (M, R), Koniecpol, Miechów, Kraków Główny (Z, K, M, R)	
19	Częstochowa - Katowice	M	1 - 100,678 Σ - 100,678	7,027	16-78	1:11 - 1:36	Częstochowa (M, R), Myszków, Zawiercie (Z, K, M), Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec Główny, Katowice (Z, K, M, R)	
20	Częstochowa - Opole - Wrocław Główny	M	700 - 2,598 61 - 59,117 144 - 31,450 132 - 81,719 Σ - 174,884	3,473	12-78	3:11 - 3:42	Częstochowa (M, R), Lubliniec (R), Opole Główny (Z, M, R), Brzeg, Olawa, Wrocław Główny (Z, K, M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
21	Łódź Kaliska – Częstochowa	M	25 – 6,926 540 – 6,906 17 – 18,994 538 – 1,430 1 – 122,383 Σ – 156,639	4,027	9–86	2:04 – 2:19	Łódź Kaliska (M, R), Łódź Widzew, Piotrków Trybunalski, Radomsko, <u>Częstochowa</u> (M, R)	
22	Łódź Kaliska – Tomaszów Mazowiecki – Kraków Główny	M	25 – 55,700 22 – 25,686 574 – 4,900 4 – 89,871 570 – 3,062 64 – 32,570 8 – 57,647 Σ – 269,436	2,379	11–86	3:27 – 3:35	Łódź Kaliska (M, R), Łódź Widzew, Tomaszów Mazowiecki, Dęba Opoczyńska, <u>Włoszczowa Północ</u> , Tunel (R), Miechów, <u>Kraków Główny</u> (Z, K, M, R)	
23	Warszawa Centralna – Łódź Kaliska – Ostrów Wlkp. – Wrocław Główny	M	1 – 44,526 3 – 65,305 15 – 4,800 533 – 1,536 11 – 16,602 530 – 1,248 17 – 7,000 25 – 24,207 14 – 136,166 355 – 53,920 281 – 13,247 766 – 4,023 143 – 26,623 271 – 3,702 Σ – 402,905	3,500	9–78	6:36 – 6:45	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Zachodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Koluski</u> (M, R), <u>Łódź Widzew</u> , <u>Łódź Kaliska</u> (R), <u>Pabianice</u> , <u>Łask</u> , <u>Zduńska Wola</u> (R), <u>Sieradz</u> , <u>Kalisz</u> , <u>Ostrów Wlkp.</u> (M, R), <u>Odolanów</u> , <u>Międzybórz Sycowski</u> , <u>Bukowina Sycowska</u> , <u>Oleśnica Rataje</u> (R), <u>Wrocław Psie Pole</u> (R), <u>Wrocław Nadodrze</u> , <u>Wrocław Mikołajów</u> (R), <u>Wrocław Główny</u> (Z, K, M, R)	od 1 czerwca 2012 r. zmiana trasy przejazdu pociągów na odcinku Warszawa – Łódź; zamiast przez Koluski, przejazd przez Zgierz
24	Poznań Główny – Ostrów Wlkp.	M	272 – 114,649 Σ – 114,649	1,731	25–56	1:24 – 1:31	<u>Poznań Główny</u> (Z, K, M, R), <u>Środa Wielkopolska</u> , <u>Jarocin</u> (R), <u>Pleszew</u> , <u>Ostrów Wlkp.</u> (M, R),	
25	Ostrów Wlkp. – Wieluń – Tarnowskie Góry – Katowice	M	272 – 43,319 812 – 3,359 181 – 102,606 131 – 63,539 137 – 5,785 Σ – 218,608	1,000	25–56	3:34 – 3:51	<u>Ostrów Wlkp.</u> (M, R), <u>Ostrzeszów</u> , <u>Kępno</u> (R), <u>Wieruszów Miasto</u> , <u>Wieluń</u> , <u>Herby Nowe</u> , <u>Tarnowskie Góry</u> (R), <u>Bytom</u> (R), <u>Chorzów Miasto</u> , <u>Katowice</u> (Z, K, M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
25a	Ostrów Wilkp. – Kluczbork – Katowice	M	272 – 86,254 143 – 70,122 131 – 42,066 137 – 5,785 Σ – 204,227	0,352	25–56	4:06 – 4:38	Ostrów Wilkp. (M, R), <u>Ostrzeszów</u> , <u>Kępno</u> (R), <u>Kluczbork</u> (R), <u>Lubliniec</u> (M, R), <u>Tarnowskie Góry</u> (R), <u>Bytom</u> (R), <u>Chorzów</u> Miasto, <u>Katowice</u> (Z, K, M, R)	
25b	Ostrów Wilkp. – Wieluń – Częstochowa Stradom – Katowice	M	272 – 43,319 812 – 3,359 181 – 102,606 704 – 2,420 61 – 17,443 702 – 2,462 703 – 2,225 1 – 83,983 Σ – 257,817	0,379	25–56	4:01 – 4:18	Ostrów Wilkp. (M, R), <u>Ostrzeszów</u> , <u>Kępno</u> (R), <u>Wieruszów</u> Miasto, <u>Wieluń</u> , <u>Herby Nowe</u> , <u>Częstochowa Stradom</u> (R), <u>Myszków</u> , <u>Zawiercie</u> (K, M, R), <u>Dąbrowa Górnicza</u> , <u>Sosnowiec</u> <u>Główny</u> , <u>Katowice</u> (Z, K, M, R)	
26	Łódź Kaliska – Kutno – Poznań Główny	M	15 – 10,880 16 – 57,335 3 – 169,317 807 – 2,037 808 – 7,399 Σ – 231,509	2,000	11–78	3:04 – 3:11	<u>Łódź Kaliska</u> (M, R), <u>Łódź Żabieniec</u> , <u>Zgierz</u> (R), <u>Łęczycza</u> , <u>Kutno</u> (Z, K, M, R), <u>Koło</u> , <u>Konin</u> (R), <u>Słupca</u> , <u>Września</u> (R), <u>Poznań</u> <u>Główny</u> (Z, K, M, R)	
27	Warszawa Centralna – Poznań Główny	Z, M	1 – 3,082 3 – 298,864 Σ – 301,946	7,063	11–78	2:43 – 3:48	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Zachodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Sochaczew</u> , <u>Łowicz</u> <u>Główny</u> (R), <u>Kutno</u> (M, R), <u>Koło</u> , <u>Konin</u> (R), <u>Słupca</u> , <u>Września</u> (R), <u>Poznań</u> <u>Główny</u> (Z, K, M, R)	
28	Warszawa Centralna – Toruń Główny	M	1 – 7,022 3 – 118,881 18 – 109,058 Σ – 234,961	7,310	8–78	2:40 – 2:50	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Zachodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Sochaczew</u> , <u>Łowicz</u> <u>Główny</u> (R), <u>Kutno</u> (M, R), <u>Włocławek</u> , <u>Aleksandrów</u> <u>Kujawski</u> , <u>Toruń</u> <u>Główny</u> (M, R)	
29	Łódź Kaliska – Toruń Główny	M	15 – 10,880 16 – 57,335 18 – 109,058 Σ – 177,273	5,027	9–86	2:39 – 3:00	<u>Łódź Kaliska</u> (M, R), <u>Łódź Żabieniec</u> , <u>Zgierz</u> (R), <u>Łęczycza</u> , <u>Kutno</u> (Z, K, M, R), <u>Włocławek</u> , <u>Aleksandrów</u> <u>Kujawski</u> , <u>Toruń</u> <u>Główny</u> (M, R)	
30	Toruń Główny – Bydgoszcz Główna	M	18 – 51,000 Σ – 51,000	12,223	9–78	0:58 – 1:07	<u>Toruń</u> <u>Główny</u> (M, R), <u>Solec</u> <u>Kujawski</u> , <u>Bydgoszcz</u> <u>Wschód</u> (R), <u>Bydgoszcz</u> <u>Leśna</u> , <u>Bydgoszcz</u> <u>Główna</u> (M, R)	
31	Toruń Główny – Iława Główna – Gdynia Główna	M	353 – 94,966 9 – 119,144 202 – 20,992 Σ – 235,102	1,135	17–100	3:53 – 4:16	<u>Toruń</u> <u>Główny</u> (M, R), <u>Toruń</u> <u>Miasto</u> , <u>Toruń</u> <u>Wschodni</u> (R), <u>Kowalewo Pomorskie</u> , <u>Wąbrzeźno</u> , <u>Jabłonowo Pomorskie</u> (R), <u>Iława</u> <u>Główna</u> (M, R), <u>Malbork</u> (M, R), <u>Łczerw</u> (M, R), <u>Gdańsk</u> <u>Główny</u> (R), <u>Gdańsk</u> <u>Wrzeszcz</u> , <u>Gdańsk</u> <u>Oliwa</u> , <u>Sopot</u> , <u>Gdynia</u> <u>Główna</u> (M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
32	Przemysł Główny – Medyka – gr. państwa (Lwów)	Z	92 – 14,046 Σ – 14,046	1,876	5–6	0:30 – 0:49	<u>Przemysł Główny (M, R)</u>	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Mostisk
33	Zamość – Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Rzeszów – Kraków	M	72 – 9,036 69 – 22,379 66 – 68,153 68 – 5,868 74 – 24,394 25 – 9,030 71 – 66,781 91 – 157,578 Σ – 363,219	1,000	14–76	7:17 – 7:25	<u>Zamość</u> , <u>Szczeczeszyn</u> , <u>Zwierzyniec</u> , <u>Biłgoraj</u> , <u>Stalowa Wola Centrum</u> , <u>Stalowa Wola Rozwadów</u> , <u>Tarnobrzeg</u> , <u>Nowa Dęba</u> , <u>Kolbuszowa</u> , <u>Głogów Małopolski</u> , <u>Rzeszów (R)</u> , <u>Sędziszów Małopolski</u> , <u>Ropczyce</u> , <u>Dębica</u> , <u>Tarnów (R)</u> , <u>Brzesko Okocim</u> , <u>Bochnia</u> , <u>Kraków Płaszów (M, R)</u> , <u>Kraków Główny (Z, K, M, R)</u>	
34	Przemysł Główny – Rzeszów – Kraków Główny	Z, M	91 – 244,331 Σ – 244,331	7,692	14–76	4:27 – 4:56	<u>Przemysł Główny (Z, M, R)</u> , <u>Przemysł Zasanie</u> , <u>Jarosław (R)</u> , <u>Przeworsk (R)</u> , <u>Łańcut</u> , <u>Rzeszów (R)</u> , <u>Sędziszów Małopolski</u> , <u>Ropczyce</u> , <u>Dębica</u> , <u>Tarnów (R)</u> , <u>Brzesko Okocim</u> , <u>Bochnia</u> , <u>Kraków Płaszów (M, R)</u> , <u>Kraków Główny (Z, K, M, R)</u>	
35	Kraków Główny – Katowice	Z, M	133 – 54,969 134 – 12,414 138 – 10,022 Σ – 77,405	13,527	9–52	2:01 – 2:26	<u>Kraków Główny (Z, K, M, R)</u> , <u>Krzyszowice</u> , <u>Trzebinia (R)</u> , <u>Jaworzno Szczakowa</u> , <u>Mysłowice</u> , <u>Katowice (Z, K, M, R)</u>	
36	Katowice – Zabrze – Kędzierzyn Koźle – Opole Główne – Wrocław Główny	Z, M	137 – 63,781 136 – 37,600 132 – 85,800 Σ – 187,181	14,000	9–52	2:44 – 3:10	<u>Katowice (Z, K, M, R)</u> , <u>Zabrze</u> , <u>Gliwice (R)</u> , <u>Kędzierzyn Koźle (Z, R)</u> , <u>Żdzieszowice</u> , <u>Opole Główne (M, R)</u> , <u>Brzeg</u> , <u>Olawa</u> , <u>Wrocław Główny (Z, K, M, R)</u>	
36a	Katowice – Bytom – Strzelce Opolskie – Opole Główne – Wrocław Główny	M	137 – 11,670 131 – 11,465 132 – 146,726 147 – 13,063 135 – 5,309 Σ – 188,233	2,000	9–52	3:09 – 3:31	<u>Katowice (Z, K, M, R)</u> , <u>Gliwice (R)</u> , <u>Strzelce Opolskie</u> , <u>Opole Główne (M, R)</u> , <u>Brzeg</u> , <u>Olawa</u> , <u>Wrocław Główny (Z, K, M, R)</u>	
37	Wrocław Główny – Poznań Główny	M	271 – 164,454 Σ – 164,454	14,176	19–62	2:53 – 3:05	<u>Wrocław Główny (Z, K, M, R)</u> , <u>Wrocław Mikołajów</u> , <u>Oborniki Śląskie</u> , <u>Żmigród</u> , <u>Rawicz</u> , <u>Leszno</u> , <u>Kościan</u> , <u>Poznań Główny (Z, K, M, R)</u>	
38	Poznań Główny – Toruń Główny	M	3 – 5,659 353 – 134,706 Σ – 140,365	2,000	16–91	1:55 – 1:59	<u>Poznań Główny (Z, K, M, R)</u> , <u>Gniezno (R)</u> , <u>Mogilno</u> , <u>Inowrocław (R)</u> , <u>Gniewkowo</u> , <u>Toruń Główny (M, R)</u>	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
39	Toruń Główny – Olsztyn Główny	M	353 – 164,187 Σ – 164,187	2,000	16–91	2:16 – 2:17	Toruń Główny (M, R), Toruń Miasto, Toruń Wschodni (R), Kowalewo Pomorskie, Wąbrzeźno, Jabłonowo Pomorskie (R), <u>Ilawa Główna</u> (M, R), <u>Ostróda</u> , Olsztyn Zachodni (M, R), <u>Olsztyn Główny</u> (M, R)	
40	Poznań Główny – Bydgoszcz Główna	M	3 – 5,659 353 – 100,955 131 – 45,374 Σ – 151,988	6,332	15–91	1:50 – 1:57	<u>Poznań Główny</u> (Z, K, M, R), <u>Gniezno</u> (R), <u>Mogilno</u> , <u>Inowrocław</u> (R), <u>Bydgoszcz Główna</u> (M, R)	
41	Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna	M	131 – 127,857 9 – 31,871 202 – 20,992 Σ – 180,722	12,786	15–91	2:28 – 2:38	<u>Bydgoszcz Główna</u> (M, R), <u>Laskowice Pomorskie</u> (R), <u>Łczerw</u> (M, R), <u>Gdańsk Główny</u> (R), <u>Gdańsk Wrzeszcz</u> , <u>Gdańsk Oliwa</u> , <u>Sopot</u> , <u>Gdynia Główna</u> (M, R)	
42	Poznań Główny – Piła Główna	M	351 – 2,897 354 – 92,537 Σ – 95,434	3,352	11–63	1:47 – 2:09	<u>Poznań Główny</u> (Z, K, M, R), <u>Oborniki Wielkopolskie</u> , <u>Rogóżno Wielkopolskie</u> , <u>Chodzież</u> , <u>Piła Główna</u> (M, R)	
43	Piła Główna – Słupsk	M	405 – 70,710 404 – 63,521 202 – 91,461 Σ – 225,692	2,176	11–66	2:48 – 3:19	<u>Piła Główna</u> (M, R), <u>Jastrowie</u> , <u>Szczecinek</u> (R), <u>Białogard</u> (M, R), <u>Koszalin</u> (M, R), <u>Sławno</u> (R), <u>Słupsk</u> (M, R)	
44	Piła Główna – Kofobrzeg	M	405 – 70,710 404 – 99,416 Σ – 170,126	1,176	11–63	2:41 – 2:51	<u>Piła Główna</u> (M, R), <u>Jastrowie</u> , <u>Szczecinek</u> (R), <u>Białogard</u> (M, R), <u>Kofobrzeg</u> (R)	
45	Poznań Główny – Szczecin Główny	M	216 – 213,498 Σ – 213,498	10,555	15–47	2:41 – 2:57	<u>Poznań Główny</u> (Z, K, M, R), <u>Szamotuły</u> , <u>Wronki</u> , <u>Krzyż</u> (M, R), <u>Dobiegniew</u> , <u>Choszczno</u> , <u>Starogard Szczeciński</u> (M, R), <u>Szczecin Dąbie</u> (M, R), <u>Szczecin Główny</u> (Z, R)	
46	Szczecin Główny – Słupsk	M	351 – 40,194 202 – 202,505 Σ – 242,699	4,805	17–66	2:57 – 3:13	<u>Szczecin Główny</u> (Z, R), <u>Szczecin Dąbie</u> (M, R), <u>Starogard Szczeciński</u> (K, M, R), <u>Chociwel</u> , <u>Runowo Pomorskie</u> (R), <u>Łobez</u> , <u>Świdwin</u> , <u>Białogard</u> (M, R), <u>Koszalin</u> (R), <u>Sławno</u> (R), <u>Słupsk</u> (M, R)	
47	Słupsk – Gdynia Główna	M	202 – 131,173 Σ – 131,173	6,981	23–66	1:25 – 1:55	<u>Słupsk</u> (M, R), <u>Lebork</u> (M, R), <u>Wejherowo</u> , <u>Gdynia Główna</u> (K, M, R)	
48	Gdynia Główna – Elbląg – Olsztyn Główny	M	202 – 20,992 9 – 50,232 204 – 41,438 220 – 85,081 Σ – 197,743	3,992	11–62	3:14 – 3:27	<u>Gdynia Główna</u> (M, R), <u>Sopot</u> , <u>Gdańsk Oliwa</u> , <u>Gdańsk Wrzeszcz</u> , <u>Gdańsk Główny</u> (R), <u>Łczerw</u> (M, R), <u>Malbork</u> (M, R), <u>Elbląg</u> (M, R), <u>Pastęk</u> , <u>Morąg</u> , <u>Olsztyn Zachodni</u> (M, R), <u>Olsztyn Główny</u> (M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
49	Olsztyn Główny – Giżycko – Elk – Białystok	M	353 – 67,478 38 – 202,044 Σ – 269,522	2,000	11–62	4:26 – 4:29	Olsztyn Główny (M, R), Korsz, Kętrzyn, Giżycko, Elk (R), Grajewo, Mońki, Knyszyn, Białystok Starosielce, Białystok (Z, M, R)	
50	Kraków Płaszów – Nowy Sącz – Krynica	M	91 – 73,321 96 – 138,838 105 – 10,537 Σ – 222,716	0,742	11–76	5:14 – 5:58	Kraków Płaszów (R), Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów (M, R), Stróż, Grybów, Nowy Sącz, Stary Sącz, Rytro, Piwniczna Zdrój, Zegiestów Zdrój, Muszyna, Krynica	
51	Kraków Główny – Zakopane	M	91 – 4,090 94 – 15,473 97 – 46,239 98 – 34,737 99 – 43,334 Σ – 143,873	1,055	12–76	3:26 – 4:18	Kraków Główny (Z, K, M, R), Kraków Płaszów (R), Kraków Łagiewniki, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona (M), Sucha Beskidzka (R), Maków Podhalański, Jordanów, Chabówka, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane	
52	Kraków Główny – Zebrzydowice – gr. państwa (Praga)	Z	133 – 39,063 93 – 80,662 Σ – 119,725	1,000	14–76	3:06 – 3:35	Kraków Główny (Z, K, M, R), Trzebinia (R), Oświęcim (R), Czechowice Dziedzice (R), Zebrzydowice	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Zebrzydowic
53	Katowice – Bielsko Biała Główna	M	139 – 54,865 Σ – 54,865	1,379	16–64	1:15 – 1:19	Katowice (Z, K, M, R), Tychy (R), Pszczyna (R), Czechowice Dziedzice (R), Bielsko Biała Główna (R)	
54	Bielsko Biała Główna – Zakopane	M	117 – 58,463 97 – 23,985 98 – 34,737 99 – 43,334 Σ – 160,519	0,379	13–74	3:59 – 4:34	Bielsko Biała Główna (R), Andrychów, Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona (M, R), Sucha Beskidzka (R), Maków Podhalański, Jordanów, Chabówka, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane	
55	Bielsko Biała Główna – Wisła Głębce	M	190 – 28,448 191 – 9,710 Σ – 38,158	0,140	16–64	1:33 – 1:41	Bielsko Biała Główna (K, R), Skoczów (R), Goleszów, Ustroń Zdrój, Ustroń Polana, Wisła Uzdrowisko, Wisła Głębce	
56	Katowice – Zebrzydowice - gr. państwa (Praga/Wiedeń/Villach)	Z	656 – 2,828 139 – 39,242 150 – 2,304 93 – 31,062 Σ – 75,436	5,000	12–78	1:11 – 1:18	Katowice (Z, K, M, R), Zebrzydowice	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Zebrzydowic
57	Katowice – Rybnik – Racibórz	M	656 – 44,151 139 – 2,828 140 – 51,665 173 – 12,594 151 – 9,244 Σ – 120,482	1,000	20–51	1:48 – 1:55	Katowice (Z, K, M, R), Mikołów, Orzesze, Leszczyn, Rybnik (R), Racibórz (R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
58	Opole Główne – Racibórz – Chatulupki – gr. państwa (Bohumin)	Z	132 – 4,081 136 – 37,600 151 – 52,568 679 – 1,296 Σ – 95,545	1,000	11–53	1:58 – 2:15	Opole Główne (Z, K, M, R), Opole Groszowice, Opole Grotowice, Przywory Opolskie, Górażdże, Gogolin, Jasiona, Zdzieszowice, Raszowa, Kędzierzyn Koźle (K, M, R), Kędzierzyn Koźle Azoty, Bierawa, Dziewgowice, Kuźnia Raciborska, Nędza, Racibórz Markowice, Racibórz (M, R), Tworów, Krzyżanowice, Roszków Raciborski, Rudyszwałd, Chatulupki (R)	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Chatulupek
59	Wrocław Główny – Bielsko Biała Główna	M	132 – 85,800 136 – 37,600 151 – 21,382 691 – 1,718 140 – 7,361 173 – 12,594 148 – 13,829 159 – 10,464 689 – 2,484 157 – 8,959 93 – 14,108 139 – 11,510 Σ – 227,809	0,179	11–59	4:34 – 4:59	Wrocław Główny (Z, K, M, R), Olawa, Brzeź, Opole Główne (M, R), Zdzieszowice, Kędzierzyn Koźle (R), Rybnik (R), Żory (R), Chybie (R), Czechowice Dziedzice (R), Bielsko Biała Główna (R)	
60	Wrocław Główny – Jelenia Góra	M	271 – 2,048 761 – 0,707 274 – 124,245 Σ – 127,000	1,401	11–55	3:04 – 3:13	Wrocław Główny (Z, K, M, R), Jaworzyna Śląska (R), Świebodzice, Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Główny (R), Sędziszów (Z), Marcziszów, Jelenia Góra (R)	
61	Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	M	311 – 31,562 Σ – 31,562	0,613	11–55	1:02 – 1:04	Jelenia Góra (R), Piechowice, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia, Szklarska Poręba Górna (Z)	
62	Wrocław Główny – Zgorzelec – gr. państwa (Drezno)	Z	273 – 5,255 275 – 68,722 282 – 62,099 278 – 26,532 274 – 1,102 Σ – 163,710	1,113	4–56	1:58 – 2:03	Wrocław Główny (K, M, R), Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Leśnica, Miękinia, Malczyce, Legnica (R), Chojnów, Bolesławiec, Węgliniec (R), Pieńsk, Zgorzelec Miasto, Zgorzelec	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Zgorzelca
63	Wrocław Główny – Legnica – Tuplice – gr. państwa (Berlin – Hamburg)	Z	273 – 5,255 275 – 68,722 282 – 103,005 14 – 35,710 Σ – 212,692	1,000	7–69	2:45 – 2:49	Wrocław Główny (K, M, R), Legnica (R), Bolesławiec, Węgliniec (R), Żary (R)	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do Żar

1	2	3	4	5	6	7	8	9
64	Wrocław Główny – Zielona Góra	M	273 – 153,858 Σ – 153,858	1,179	8–81	3:31 – 3:41	Wrocław Główny (K, M, R), Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa, Rudna Miasto, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Zielona Góra (R)	
65	Zielona Góra – Szczecin Główny	M	273 – 63,498 821 – 6,125 822 – 3,846 273 – 128,596 Σ – 202,065	0,179	8–81	4:16 – 4:48	Zielona Góra (R), Rzepin (R), <u>Kostrzyn</u> (Z, R), Gryfino, <u>Szczecin Główny</u> (Z, M, R)	
66	Poznań Główny – Zielona Góra	M	3 – 80,972 358 – 43,834 273 – 12,687 Σ – 137,493	3,294	9–63	2:24 – 2:26	Poznań Główny (Z, K, M, R), Buk, <u>Opalenica</u> , Nowy Tomyśl, Zbąszyń (R), <u>Zbąszyn</u> (R), <u>Babimost</u> , <u>Sulechów</u> , <u>Czerwiński</u> (R), <u>Zielona Góra</u> (R)	
67	Poznań Główny – Rzepin – gr. państwa (Frankfurt nad Odrą, Amsterdam)	Z	3 – 173,422 Σ – 173,422	3,223	14–30	1:23 – 2:14	Poznań Główny (K, M, R), Poznań Górczyn, Poznań Junikowo, Palędzie, Dopiewo, Otusz, Buk, Wojnowice Wielkopolskie, <u>Opalenica</u> , Porążyn, Sątopy, Nowy Tomyśl, Jastrzębsko, Chrośnica, Zbąszyń (R), <u>Zbąszyn</u> (M, R), <u>Szczaniec</u> , Kupienino, Świebodzin, Wilkowo Świebodzińskie, Mostki, Toporów, Drzewce, Torzym, Boczów, Rzepin (R), Kunowice, Słubice	w kolumnie 7 informacja o czasie przejazdu do stacji Rzepin
68	Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Gorzów Wlkp.	M	18 – 87,123 203 – 117,529 Σ – 204,652	1,000	8–78	3:28 – 3:42	<u>Bydgoszcz Główna</u> (M, R), Nakło n. Notecią, <u>Wyrzysk Osiek</u> , Piła Główna (M, R), Trzcianka, Wieleń Północny, <u>Krzyż</u> (K, M, R), Nowe Drezdenko, Strzelce Krajeńskie <u>Wschód</u> , <u>Gorzów Wlkp.</u> (R)	
69	Szczecin Główny – Świnoujście	M	273 – 5,322 855 – 1,020 351 – 5,588 401 – 99,398 Σ – 111,328	2,313	15–47	1:31 – 1:37	<u>Szczecin Główny</u> (Z, R), <u>Szczecin Dąbie</u> (M, R), <u>Goleniów</u> (R), <u>Wysoka Kamieńska</u> (R), <u>Międzyzdroje</u> , <u>Świnoujście</u>	
70	Szczecin Główny – Białogard – Kołobrzeg	M	351 – 40,194 202 – 111,044 404 – 35,895 Σ – 187,133	0,179	17–47	2:35 – 3:08	<u>Szczecin Główny</u> (Z, R), <u>Szczecin Dąbie</u> (M, R), <u>Stargard</u> <u>Szczeciński</u> (K, M, R), Chociwel, <u>Runowo Pomorskie</u> (R), Łobez, <u>Świdwin</u> , <u>Białogard</u> (M, R), <u>Kołobrzeg</u> (R)	
71	Szczecin Główny – Trzebiatów – Kołobrzeg	M	273 – 5,322 855 – 1,020 351 – 5,588 401 – 22,972 402 – 99,699 Σ – 134,601	0,179	20–39	2:48 – 2:50	<u>Szczecin Główny</u> (Z, R), <u>Szczecin Dąbie</u> (K, M, R), <u>Goleniów</u> (R), Nowogard, Ploty, Gryfice, Trzebiatów, <u>Kołobrzeg</u> (M, R)	
72	Słupsk – Kołobrzeg	M	202 – 67,128 402 – 42,432 Σ – 109,560	2,000	23–66	1:35 – 2:06	Słupsk (M, R), Sławno, <u>Koszalin</u> (M, R), Ustronie Morskie, <u>Kołobrzeg</u> (M, R)	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
73	Słupsk – Ustka	M	405 – Σ – 17,246	0,176	18	0:18	Słupsk (M, R), Ustka	
74	Słupsk – Łeba	M	202 – 229 – Σ – 116,184	0,176	23–66	1:55	Słupsk (M, R), <u>Łebork</u> (M, R), <u>Łeba</u>	
75	Łębork – Łeba	M	229 – Σ – 64,756	0,176	12–27	0:44 – 0:49	<u>Łebork</u> (M, R), <u>Łeba</u>	
76	Gdynia Główna – Hel	M	202 – 213 – Σ – 76,213	0,703	22–53	1:51 – 2:04	Gdynia Główna (K, M, R), Puck, <u>Władysławowo</u> , <u>Chatupy</u> , <u>Kuźnica</u> , <u>Jastarnia</u> , <u>Jurata</u> , <u>Hel</u>	
77	Gdynia Główna – Elbląg – Braniewo – gr. państwa (Kaliningrad)	Z	202 – 9 – 50,232 204 – 90,673 Σ – 161,897	0,352	10–47	2:55 – 3:16	<u>Gdynia Główna</u> (M, R), Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny (R), <u>Tczew</u> (M, R), <u>Malbork</u> (M, R), <u>Elbląg</u> (M, R), <u>Młynary</u> , <u>Braniewo</u> (R)	
78	Warszawa Centralna – Piotrków Kujawski – Bydgoszcz Główna	M	1 – 3 – 7,022 156,810 544 – 1,142 131 – 115,726 741 – 8,198 Σ – 288,898	1,102	20–47	2:52 – 3:06	<u>Warszawa Centralna</u> (Z, K, M, R), <u>Warszawa Zachodnia</u> (Z, K, M, R), <u>Kutno</u> (M, R), <u>Bydgoszcz Główna</u> (M, R)	

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

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

3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności

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

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

Liczba miast w Polsce na dzień 31 grudnia 2010 r. wynosiła 903, z czego 17 było zamieszkiwanych przez przeszło 200 tys. osób. W tej grupie znajduje się 5 miast liczących ponad 500 000 mieszkańców (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań), 5 miast liczących od 300 tys. do 500 tys. mieszkańców (Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice) oraz 7 miast liczących od 200 tys. do 300 tys. mieszkańców (Białystok, Gdynia, Częstochowa, Radom, Sosnowiec, Toruń, Kielce). W miastach tych zamieszkuje 20,7% ludności Polski. Skupiają one podstawową w skali kraju sieć obiektów użyteczności publicznej (zakłady opieki zdrowotnej, jednostki systemu oświaty, nauki, kultury, administracji). Miasta te znajdują się na najwyższym poziomie w hierarchii osadniczej kraju.

W strukturze wielkościowej miast w Polsce szczególne znaczenie ma brak nadmiernej, w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej, dominacji stolicy – Warszawa w granicach administracyjnych skupiała w 2010 r. tylko 4,5% mieszkańców kraju.

Gęstość zaludnienia dla całej Polski wynosi średnio 122 osoby na 1 km². Najwyższą wartością tego wskaźnika charakteryzują się województwa: śląskie (376 osób/km²) i małopolskie (218 osób/km²). Najmniejsza liczba osób na 1 km² przypada w województwach: podlaskim i warmińsko-mazurskim (po 59). Największą gęstością miast charakteryzują się zachodnie obszary Polski – najwięcej miast istnieje w województwach wielkopolskim i dolnośląskim, najmniej zaś na obszarze województw podlaskiego i lubelskiego.

Warszawa jest obecnie najsilniejszym ośrodkiem migracji wewnętrznych na terenie Polski, przyciągającym ludzi z całego kraju. Oddziaływanie migracyjne pozostałych największych miast jest słabsze i w dużej mierze dotyczy 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.

W Polsce około 25% pracowników najemnych pracuje poza miejscem zamieszkania. Udział osób dojeżdżających, mieszkających w danym województwie, w stosunku do ogółu dojeżdżających w Polsce wahał się od 1,4% (podlaskie) do 16,8% (śląskie). Do grupy województw z udziałem większym niż 10% należą

ponadto województwa: wielkopolskie (11,5%), mazowieckie (11,3%) i małopolskie (10,1%). Najwyższy udział dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie pracowników najemnych odnotowywany jest w województwie podkarpackim, a najniższy w województwie podlaskim. Wyższy od przeciętnego w skali kraju udział liczby dojeżdżających do pracy w liczbie pracowników najemnych występował w województwach: podkarpackim, małopolskim, śląskim, wielkopolskim, opolskim i świętokrzyskim. Zdecydowanie największe strumienie dojeżdżających do pracy w Polsce kierują się w stronę dużych ośrodków miejskich.

Największym natężeniem przepływu w obu kierunkach charakteryzują się gminy o relatywnie bogatej infrastrukturze gospodarczej. Są to głównie gminy sąsiadujące z dużymi miastami (wchodzącym w skład obszarów aglomeracyjnych).

Osoby dojeżdżające do pracy korzystają głównie z komunikacji publicznej (50%), własnego samochodu (34%), roweru (5%). Pozostałe 10% przemieszcza się do pracy pieszo. Średni czas dojazdu wynosi 42 minuty. Około 300 tys. Polaków, jadąc do pracy, każdego dnia przekracza granicę województwa, w którym zamieszkuje.

Z badań i analiz przeprowadzonych w trakcie opracowywania *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* wynika, że funkcjonowanie państwa cechuje się trzema podstawowymi elementami społeczno-gospodarczymi.

- Po pierwsze, widoczna jest centralna rola Warszawy, co przekłada się – w stopniu ograniczonym możliwościami finansowymi państwa i przewoźników, a przede wszystkim zdolnościami płatniczymi społeczeństwa – na dobre połączenia stolicy z niemal wszystkimi najważniejszymi aglomeracjami kraju (głównie: Łódź, Kraków, Katowice, Wrocław, Poznań, Toruń, Bydgoszcz oraz aglomeracja trójmiejska). Warszawa utrzymuje także ścisłe połączenia z miastami z jej najbliższego otoczenia (promień 150–200 km). Wśród miast silnie powiązanych są: Łódź, Radom, Lublin, Białystok oraz Kielce, które są zlokalizowane na granicy codziennego dojazdu do stolicy w celach służbowych bądź naukowych, co upoważnia do stwierdzenia, iż skuteczne podtrzymywanie powiązań tych miast z Warszawą jest wręcz uzależniona od transportu kolejowego.

Jednocześnie niektóre regiony Polski, takie jak rejon Szczecina, zachodnia część województwa lubuskiego, Opolszczyzna oraz powiaty południowo-wschodnie kraju, nie mają tak silnie wykształconych związków ze stolicą, jak miasta wymienione wcześniej.

- Po drugie, rozbudowana jest sieć połączeń pomiędzy największymi stolicami wojewódzkimi (Kraków, Katowice, Wrocław, Poznań, Trójmiasto). Istotne interakcje zachodzą głównie pomiędzy aglomeracją śląską a aglomeracją krakowską, co zresztą znajduje uzasadnienie w obecnych potokach ruchu w przewozach pasażerskich. Można zaobserwować, iż bez względu na odległości pomiędzy miastami istnieje dość gęsta sieć połączeń społeczno-gospodarczych pomiędzy nimi.

Ponieważ z reguły stolicy województw stanowią również na szczeblu własnego województwa najbardziej rozwijające się ośrodki społeczno-gospodarcze, rozbudowana jest również sieć połączeń krótkiego zasięgu do miejscowości położonych w odległości do 100 km od poszczególnych stolic wojewódzkich. W przypadku Krakowa silne wpływy społeczno-gospodarcze docierają do Rzeszowa i Przemysła, a nawet do samej granicy z Ukrainą. Spośród stolic wojewódzkich zwraca uwagę Szczecin, utrzymujący silne połączenie społeczno-gospodarcze z Poznaniem, ale jednocześnie jego ciężenie ku aglomeracji trójmiejskiej jest wręcz nikłe.

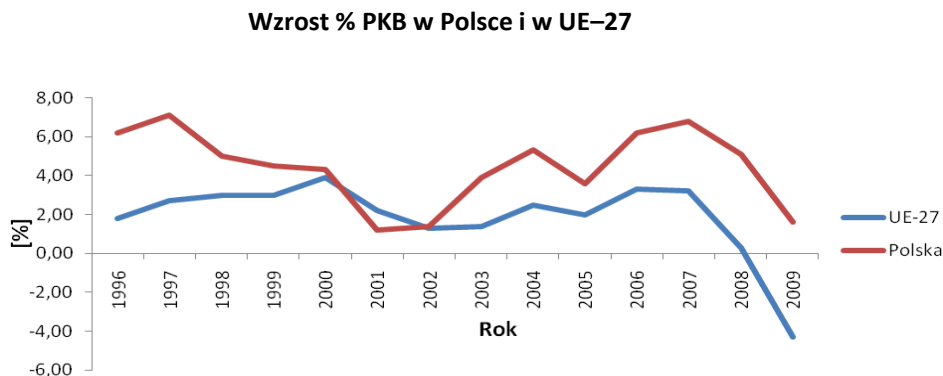
- Po trzecie, obecny poziom powiązań społeczno-gospodarczych województw warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego oraz części województw pomorskiego i zachodniopomorskiego, bazujących na sieci transportowej, wpływa na ograniczenie ich potencjalnej możliwości rozwoju.

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 budżet państwa, z którego finansowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, lecz również wpływem jaki wywiera zamożność społeczeństwa, stopa bezrobocia czy wysokość wynagrodzeń na popyt na usługi przewozowe.

Pomimo notowanego od połowy lat 90. ubiegłego stulecia stosunkowo dużego tempa rozwoju gospodarczego (mierzonego poziomem wzrostu PKB) Polski, co obrazuje rysunek 10, podstawowa miara poziomu życia (zamożności mieszkańców), jaką jest wskaźnik PKB *per capita*, sytuuje Polskę w ostatnim szeregu państw członkowskich UE (rysunek 11).

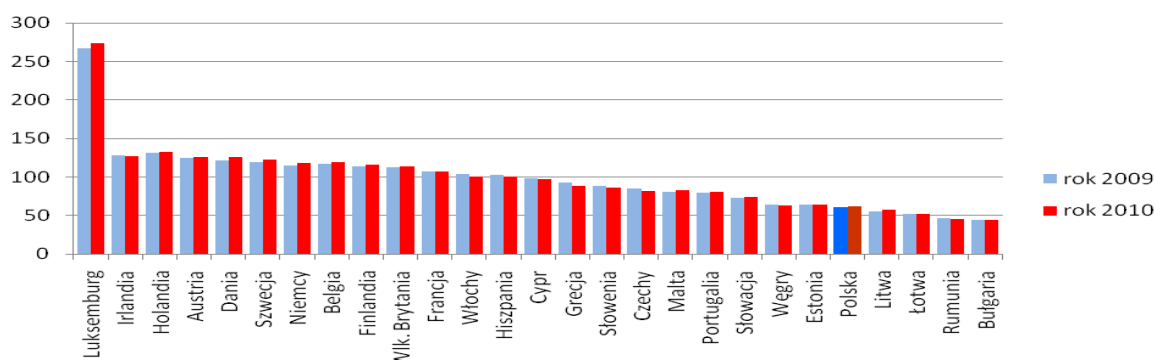
Rysunek 10



Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Raport Polska 2011. Gospodarka – społeczeństwo – regiony*, Warszawa 2011.

Rysunek 11

Wskaźnik PKB *per capita* krajów członkowskich (UE-27=100%)²⁶



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

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

- ogółem w transporcie zbiorowym,
- ogółem w transporcie kolejowym,

²⁶ Kraje uszeregowane wg poziomu wskaźnika w 2010 r.

- w segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

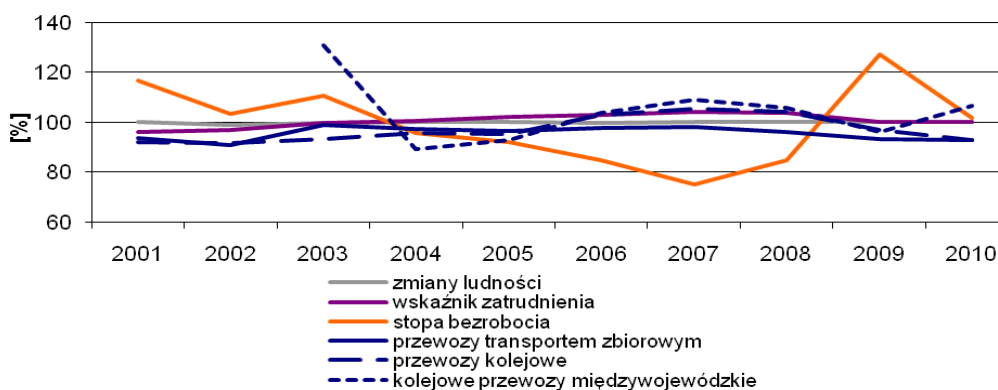
Występujące w Polsce na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zmiany ogólnej liczby ludności są relatywnie nieduże, stąd nie obserwuje się ich dominującego wpływu na trendy na rynku przewozowym. Znacznie bardziej są odczuwalne zmiany kierunków i natężenia migracji.

Wzrastający od roku 2004 wskaźnik zatrudnienia osiągnął stabilizację w roku 2008 i od tego roku pozostaje na poziomie 50,4%. Skorelowana ze wskaźnikiem zatrudnienia stopa bezrobocia w Polsce podlegała znacznym wahaniom. Widoczna jest jednak odwrotna zależność między poziomem bezrobocia a przewozami kolejowymi, szczególnie w segmencie międzywojewódzkim. Spadek popytu na przewozy występuje w okresach wzrostu bezrobocia: 2001–2003 oraz 2009–2010. Natomiast niższy poziom bezrobocia wpłynął na zwiększenie przewozów transportem kolejowym, w tym w podróżach międzywojewódzkich.

Omawiane tendencje ilustruje rysunek 12.

Rysunek 12

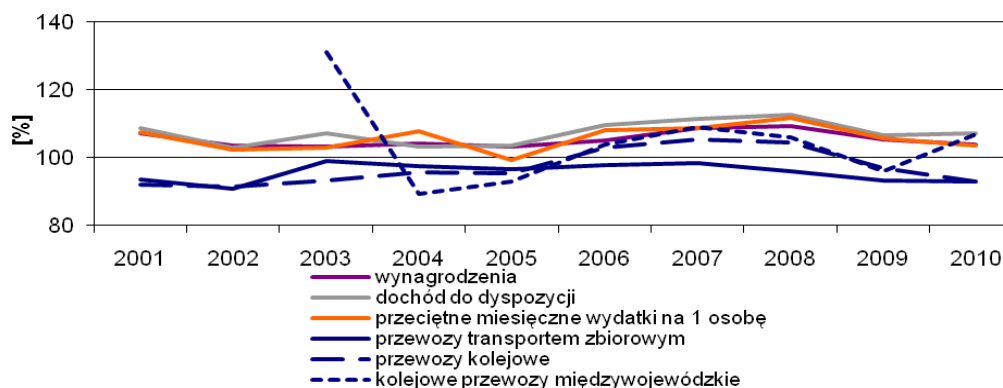
Dynamika zmian przewozów, ludności, wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia w latach 2001–2010 [%]



W minionym dziesięcioleciu znacznie poprawiła się sytuacja ekonomiczna ludności. Średnie wynagrodzenie brutto wzrosło o 56,4%, miesięczny dochód do dyspozycji przypadający na 1 osobę o 85%, a miesięczne wydatki na 1 osobę w tym okresie zwiększyły się o 62,4%. Różnice występujące pomiędzy dochodami a wydatkami mogą świadczyć o zwiększającym się budżecie gospodarstw domowych i powolnym bogaceniu się ludności. Zależności występujące między dynamiką wynagrodzeń, dochodów i wydatków a zmianami poziomu przewozów przedstawiono na rysunku 15. Obrazuje on występowanie zależności wprost proporcjonalnych między dynamiką poziomu wynagrodzeń, dochodu rozporządzalnego i przeciętnych wydatków miesięcznych na osobę a dynamiką zmian wielkości przewozów oraz pracy przewozowej. Uwzględniając przedstawione wcześniej dominujące motywacje podróży charakterystyczne dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich (utrzymywanie kontaktów rodzinnych, turystyka), należy przyjąć, że co do zasady chęć korzystania z tych przewozów wzrasta wraz ze wzrostem wynagrodzeń i dochodów.

Rysunek 13

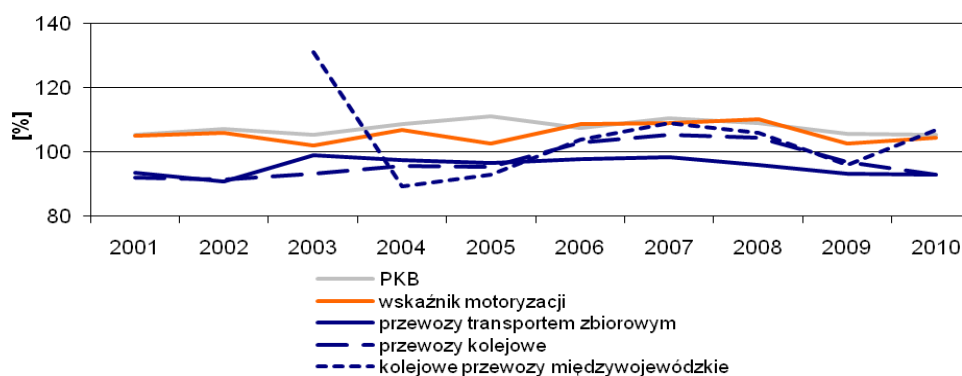
Dynamika zmian przewozów, poziomu wynagrodzeń, dochodów i wydatków w latach 2001–2010 [%]



Nie ma jednak prostej i bezpośredniej zależności między wzrostem dochodów a korzystaniem przez społeczeństwo z kolejowych przewozów międzywojewódzkich. Stopniowe bogacenie się Polaków skutkuje nie tylko na zwiększeniem ich mobilności, lecz także wpływa na potrzebę uniezależnienia się od transportu zbiorowego. Powoduje to podejmowanie decyzji o zakupie samochodu. Wskaźnik motoryzacji w porównaniu z rokiem 2001 wzrósł o 66%. Tendencje wzrostu wskaźnika motoryzacji w Polsce wpływają bezpośrednio na zmniejszenie przewozów 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 w przypadku przejazdu grupy osób nie jest tańsza od przejazdu własnym samochodem. Omawiane zależności ilustruje rysunek 14.

Rysunek 14

Dynamika zmian przewozów, poziomu PKB i wskaźnika motoryzacji w latach 2001–2010 [%]



Pasażerski transport zbiorowy w Polsce od wielu lat traci swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Mają na to główny wpływ rosnący wskaźnik zatrudnienia i wzrost zamożności ludności, prowadzące z kolei do wzrastającego wskaźnika motoryzacji. Spadek zainteresowania transportem publicznym wynika również ze słabnącej oferty i braku poprawy jakości usług wobec wzrastających wymagań podróżnych. W tym zakresie można mówić o wytworzeniu się swoistego błędnego koła: jeszcze w latach 90. w pierwszej kolejności rozpoczęto zawieszanie przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności, które obsługiwały zazwyczaj obszary o najgorszych wskaźnikach gospodarczych, co jeszcze dodatkowo osłabiało ich pozycję konkurencyjną i powodowało rezygnację potencjalnych pasażerów z możliwości przejazdu transportem kolejowym, ponieważ istniejąca oferta stała się dla nich niedostępna. Następnie, w kolejnych latach, począwszy od 2001 r., w sytuacji ograniczonych środków publicznych, dofinansowaniem obejmowano przewozy pasażerskie przynoszące 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 rjp, opóźnieniach w ruchu pociągów, obowiązujących taryfach, miejscach i sposobach zakupu biletów.

Okres wzrostu przewozów kolejowych ogółem obejmuje lata 2006–2008, jednak kolej nie osiągnęła poziomu przewiezionych osób i pracy przewozowej z roku 2001 i roku 2002. Wzrost kolejowych przewozów w ruchu międzywojewódzkim przypada na lata 2001–2002, 2004–2008 oraz na rok 2010, w którym zanotowano najwyższe wartości liczbowe przewiezionych osób w okresie ostatnich 10 lat. Okresom tym odpowiada dobra koniunktura w gospodarce krajowej: wzrost produktu krajowego brutto i zmniejszająca się stopa bezrobocia. Efekt globalnego kryzysu ekonomicznego, który dotknął również Polskę, spowodował zachwianie tempa rozwoju gospodarczego kraju i przyczynił się do mniejszego od zakładanego wzrostu PKB w roku 2009. Groźba recesji znalazła odzwierciedlenie w kolejowych przewozach międzywojewódzkich, które spadły o 4,1%, jeśli chodzi o liczbę obsłużonych klientów, i o 6,6%, jeśli chodzi o pracę przewozową. Należy jednak stwierdzić, że w roku 2010 segment kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym jako jedyny (w porównaniu z segmentem regionalnym i przewozami kwalifikowanymi) obronił się przed dalszymi skutkami kryzysu i odnotowany został wzrost liczby przewiezionych osób o 6,8% oraz wzrost wykonanej pracy przewozowej o 7%.

Popyt na przewozy pasażerskie jest determinowany 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 prawie co drugi Polak ma samochód), popyt na pasażerskie usługi przewozowe transportem zbiorowym wynika ze stopnia zapewnienia przez nie 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.

3.3. Oferta transportu kolejowego

Ocenę oferty transportu kolejowego w zakresie połączeń dofinansowywanych przez ministra przeprowadzono, biorąc pod uwagę:

- liczbę pasażerów przypadających na jedno połączenie dla każdego rejonu komunikacyjnego, określonego jako wydzielona jednostka administracyjna RP (powiat),
- liczbę pasażerów przypadających na pociąg na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej,
- czas oczekiwania na przesiadkę w wybranych węzłach kolejowych,
- dostępność komunikacyjną, w tym dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, co dotyczy również osób niepełnosprawnych,
- liczbę mieszkańców w danym rejonie komunikacyjnym,
- inne aspekty jakościowe oferty kierowanej przez przewoźników (stan taboru, techniczną i organizacyjną jakość oferty itd.).

Metodologię 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 jest minister, odpowiednie wielkości zostały zagregowane do jednej stacji.

Liczba pasażerów przypadających na jedno połączenie międzywojewódzkie określona jako iloraz ogółu pasażerów korzystających z punktu postoju handlowego (stacji) obsługującego dany rejon komunikacyjny i liczby pociągów, które wyjeżdżają z tego punktu/dojeżdżają do tego punktu jest bardzo zróżnicowana. Największe wartości wskaźnika charakteryzują takie miejscowości jak Olsztyn, Łódź, Wrocław. Najmniejsze, wskazujące na rozważenie zasadności wyznaczenia postojów, charakteryzują takie miejscowości, jak Łęczycza, Krzeszowice, Koniecpol.

Średnie napełnienie pociągów międzywojewódzkich określone zostało jako iloraz potoków ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich na danym odcinku i średniej liczby połączeń.

Napełnienie pociągów jest miernikiem o szerokim spektrum wartości. W szczytach przewozowych napełnienie pociągu potrafi stanowić nawet do 1000% wartości dla przeciętnego dnia tygodnia (np. trasa Lublin – Kielce – Wrocław). Dodatkowo dla każdej relacji można zauważyć indywidualne okresy szczytu przewozowego. W większość połączeń Warszawy ze stolicami województw szczyt przewozowy w kierunku Warszawy występuje w niedzielę po południu, zaś z Warszawy - w piątek po południu. W przypadku połączeń Warszawy z Łodzią szczyt występuje w dni robocze: poranny w kierunku Warszawy oraz popołudniowy z Warszawy, co wynika z obsługi dojazdów do pracy i szkoły ze Skierniewic i Żyrardowa. Połączenia w rejony górskie charakteryzują się dwoma głównymi szczytami przewozowymi: długi weekend majowy oraz okres Nowego Roku. W przypadku połączeń na Mazury szczyt ten występuje w okresie weekendu majowego. W odniesieniu do rejonów nadmorskich szczyt przewozowy przypada na okres wakacji letnich. Analizując średnie napełnienie pociągów, nie należy więc zapominać o wpływie szczytów przewozowych na jego wartość.

Średnie napełnienie pociągu jest zróżnicowane w zależności od poszczególnych linii kolejowych. Na liniach, na których kursują pociągi uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika (Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań, Warszawa – Gdynia), średnie napełnienie pociągów jest wyższe, aby nie ograniczać konkurencji. Na odcinkach, na których kursuje tylko 1 połączenie międzywojewódzkie, dopuszcza się niższą średnią wartość napełnienia (np. trasa Zamość – Kraków, Gorzów Wlkp. – Warszawa). W przypadku pozostałych połączeń dąży się do wyrównania napełnienia pociągów, co wskazuje na dostosowanie oferty do występującego zapotrzebowania na przewóz w połączeniach międzywojewódzkich. Średnia wartość napełnienia pociągu w przeciętny dzień roboczy (wtorek – czwartek) wynosi w zależności od linii kolejowej 100–250 osób. W skali tygodnia wartość ta wynosi 150–300 osób.

Oferta powinna być skonstruowana w taki sposób, aby w okresie szczytu przewozowego każdy pociąg zapewniał odpowiednią liczbę miejsc dla pasażerów. Przyjmując, że pociąg międzywojewódzki zasadniczo nie powinien mieć więcej niż 11 wagonów (w tym dwa klasy pierwszej i jeden z obsługą gastronomiczną), maksymalne napełnienie pociągu w okresie szczytu przewozowego nie powinno przekraczać 700 osób. Jeżeli potok szczytowy przekracza tę wartość, powinno zostać uruchomione dodatkowe połączenie. Należy przy tym pamiętać, że szczyty piątkowo-niedzielne są mniej intensywne w okresie wakacji, co umożliwia wykorzystanie taboru do uruchamiania połączeń sezonowych, których w okresie wakacji jest najwięcej.

Skomunikowania na wybranych stacjach poszczególnych relacji pociągów międzywojewódzkich z wychodzącymi/dochodzącymi pociągami innych rodzajów są bardzo różne.

Sieć połączeń objętych Planem wymaga wewnętrznej spójności w zakresie skomunikowań. Zapewnienie skomunikowań połączeń regionalnych z międzywojewódzkimi jest rolą marszałków województw. W sytuacji gdy nie jest możliwe jednoczesne zapewnienie właściwej funkcji dowozowej do pracy/szkoły oraz skomunikowań pomiędzy połączeniami, marszałek województwa ocenia, która z funkcji jest istotniejsza, i podejmuje decyzję co do zakresu zapewniającego niezbędne skomunikowania z ruchem międzywojewódzkim i międzynarodowym. Istotną rolę w procesie planowania i realizacji skomunikowań odgrywa 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. Stacje, na których oczekuje się skomunikowań połączeń regionalnych (wojewódzkich) z połączeniami międzywojewódzkimi, wskazuje tabela 2.

Największą liczbę relacji pociągów regionalnych, międzywojewódzkich, międzynarodowych i kwalifikowanych skupiają główne węzły kolejowe. Z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane, tak aby czas na przesiadanie się wynosił co najmniej 5 minut, lecz nie przekraczał 30 minut. W tym zakresie niezbędne są działania koordynacyjne rjp poszczególnych przewoźników, eliminujące również negatywne zjawiska w obszarze konkurencji między nimi. Od strony technicznej czas skomunikowania powinien być uzależniony od układu torowego i organizacji ruchu na konkretnej stacji. Jeżeli pociąg skomunikowany wjeżdża na tor przyległy do peronu innego niż peron, z którego odjeżdża pociąg oczekujący na skomunikowanie, czas na przesiadkę powinien uwzględniać przejście podróżnych na odpowiedni peron. Pożądane jest, aby dla realizacji skomunikowań pomiędzy różnymi kategoriami pociągów wjazdy i odjazdy tych pociągów odbywały się z tego samego peronu.

Na skomunikowania pociągów międzywojewódzkich z pociągami regionalnymi znaczący wpływ może też mieć organizacja ruchu na liniach kolejowych przyległych do stacji, na których następują przesiadki. Na liniach kolejowych z ruchem mieszanym przygotowanie rjp korzystnego dla pasażerów, w którym uwzględniony byłby czas postoju na stacji, wymaga m.in. zachowania 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 wyrażona liczbą pociągów, które mogą przejechać po danym odcinku linii w określonym czasie, np. w godzinie szczytowej. W przypadku linii kolejowych przyległych do stacji węzłowych, na których występuje duże obciążenie ruchem pociągów, zasadne jest separowanie ruchu pociągów, np. poprzez dobudowę dodatkowych torów szlakowych, co musi w najbliższym czasie – po dokonaniu szczegółowych analiz i wdrożeniu działań modernizacyjnych prowadzonych w obrębie ww. węzłów – podjąć PKP PLK S.A.

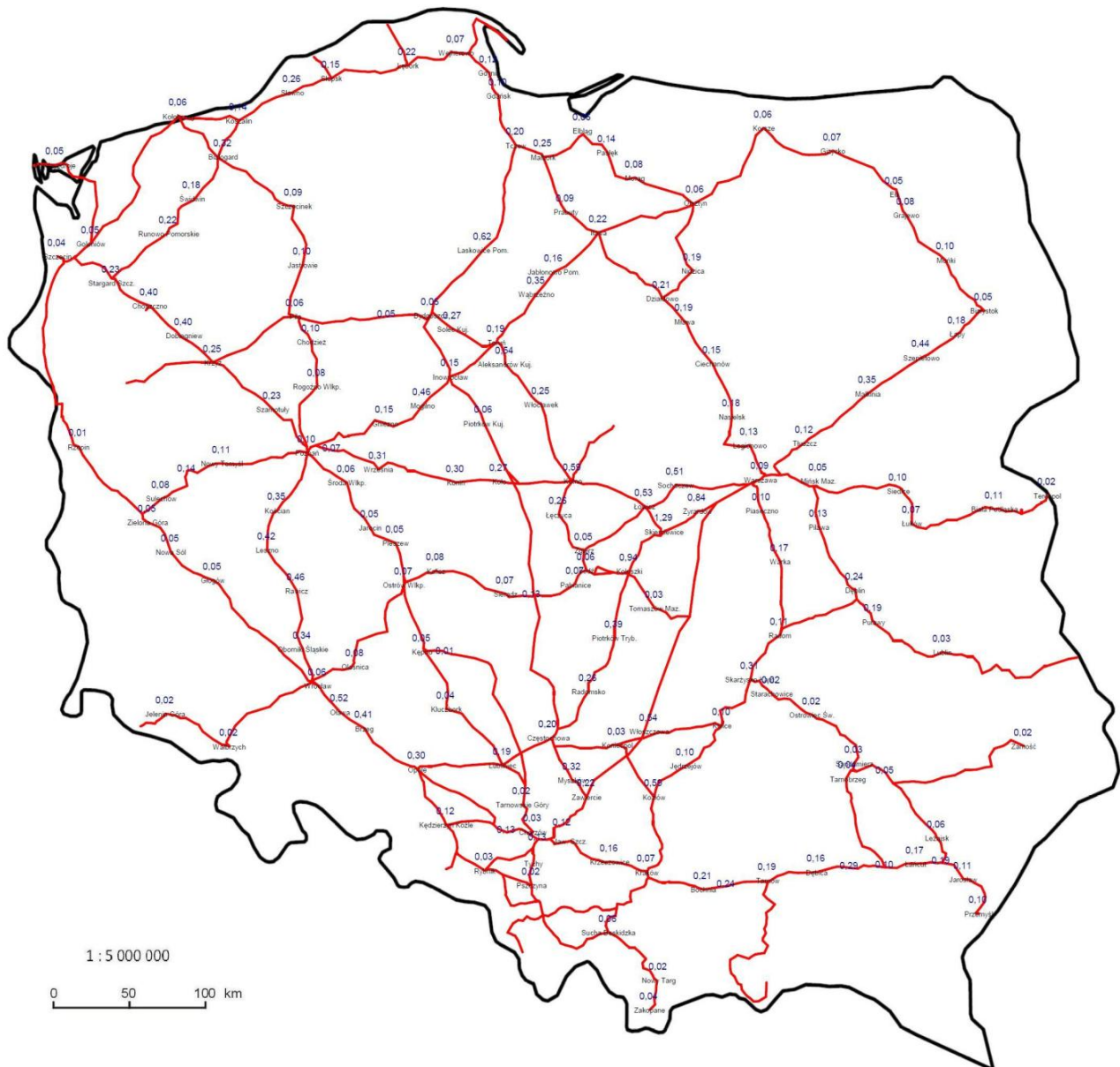
Oceny niniejszego Planu obejmują 5 węzłów, tj. Poznań, Kraków, Szczecin, Gdynię i Wrocław. Wskazują one, że w ok. 21% średni czas oczekiwania pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego a odjazdem/przyjazdem pociągu regionalnego jest krótszy niż 30 minut. W 42% jest to czas pomiędzy 30 a 60 minutami, zaś dla ok. 37% czas ten przekracza 1 godzinę. Wielkości te wskazują, że niezbędne jest systematyczne dążenie do poprawy standardów w tym zakresie.

Powiązanie oferty przewozowej z istniejącym zagospodarowaniem przestrzennym obszarów obsługiwanych jest charakteryzowane miernikami określającymi: liczbę połączeń kolejowych przypadających na 1000 mieszkańców, liczbę pasażerów kolei na 1000 mieszkańców, liczbę pasażerów na połączenie w stosunku do liczby mieszkańców (wskaźnik wykorzystania potencjału demograficznego).

Im wyższa średniodobowa liczba połączeń kolejowych na 1000 mieszkańców rejonu komunikacyjnego, tym wyższy jest poziom obsługi danego rejonu (rysunek 15).

Rysunek 15

**Liczba połączeń międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców
(stan na 31 maja 2012 r.)**



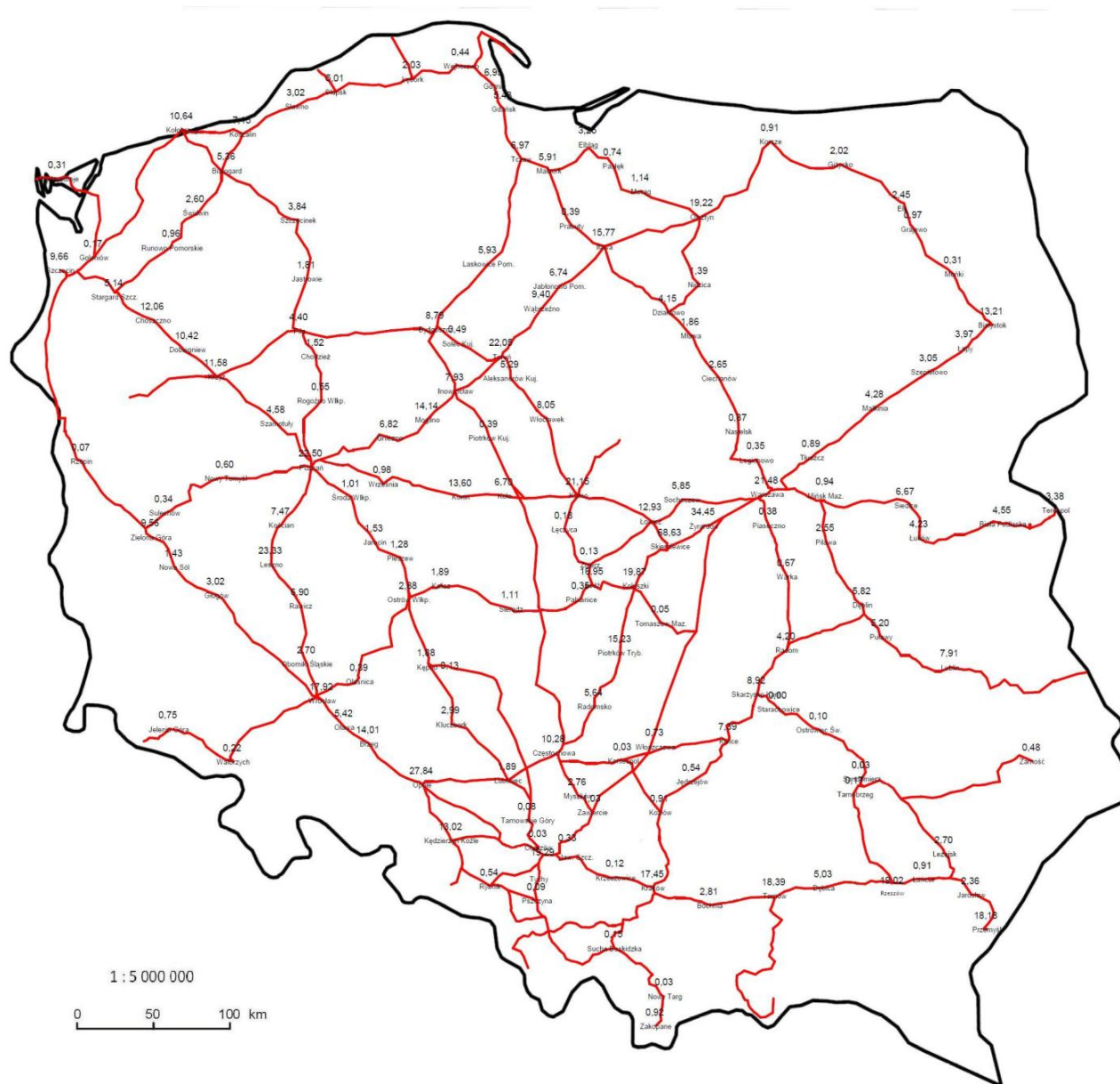
Najwyższe wartości wskaźnika występują dla stacji: Skierniewice, Sopot, Koluszki i Żyrardów, Laskowice Pomorskie, Oława i Kutno. Miejscowości te charakteryzują się stosunkowo małą liczbą mieszkańców, a jednocześnie są położone wzdłuż korytarzy łączących duże aglomeracje, co istotnie wpływa na wartość wskaźnika.

Najniższe wartości wskaźnika występują dla stacji: Nakło nad Notecią, Tarnowskie Góry, Ełk, Pszczyna, Czechowice Dziedzice, Tomaszów Mazowiecki, Zamość, Tychy, Suwałki, Rybnik, Hel, Wałbrzych, Rzepin, Bielsko Biała, Poddębice, Piotrków Kujawski, Kostrzyn, Gryfino.

Średniodobową liczbę pasażerów obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie objęte Planem przypadającą na 1000 mieszkańców rejonu komunikacyjnego przedstawiono na rysunku 16.

Rysunek 16

Liczba pasażerów pociągów międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców – stan obecny



Największy odsetek mieszkańców korzysta codziennie z transportu kolejowego w Skierniewicach (ponad 6%) i Żyrardowie (ponad 3%), przy czym są to przejazdy realizowane głównie w związku z wykonywaną pracą bądź podjętą nauką w Warszawie. Duży odsetek (pomiędzy 2 a 3% mieszkańców) każdego dnia podróżuje pociągiem z miejscowości takich jak: Opole, Leszno, Koluszki, Kutno. Ponadto wskaźnik ten jest również wysoki w przypadku takich miejscowości, jak Toruń, Przemyśl, Katowice, Olsztyn, Wrocław, Rzeszów, Tarnów, Łódź, Kraków, Brzeg. Największy więc odsetek mieszkańców korzysta z usług kolei w dużych miastach oraz ważnych węzłach kolejowych. Z kolei najmniejszy odsetek mieszkańców korzystających z transportu kolejowego występuje w: Koniecpolu, Nowym Targu, Tomaszowie Mazowieckim, Swarzędzu, Oświęcimiu, Pszczynie, Wieruszowie, Tychach i Rybniku.

Wskaźnik wykorzystania potencjału demograficznego, będącego ilorazem liczby pasażerów na jedno połączenie kolejowe i liczby ludności w ramach danego rejonu komunikacyjnego, pokazuje, jak oferta przewozowa przewoźników ujęta w Planie jest wykorzystywana przez ludność zamieszkujejącą rejon komunikacyjny. Im większa wartość tego wskaźnika, tym lepsze wykorzystanie oferty.

Najwyższe wartości wskaźnika odnotowuje się dla miejscowości: Świnoujście, Przemyśl, Olsztyn, Suwałki,

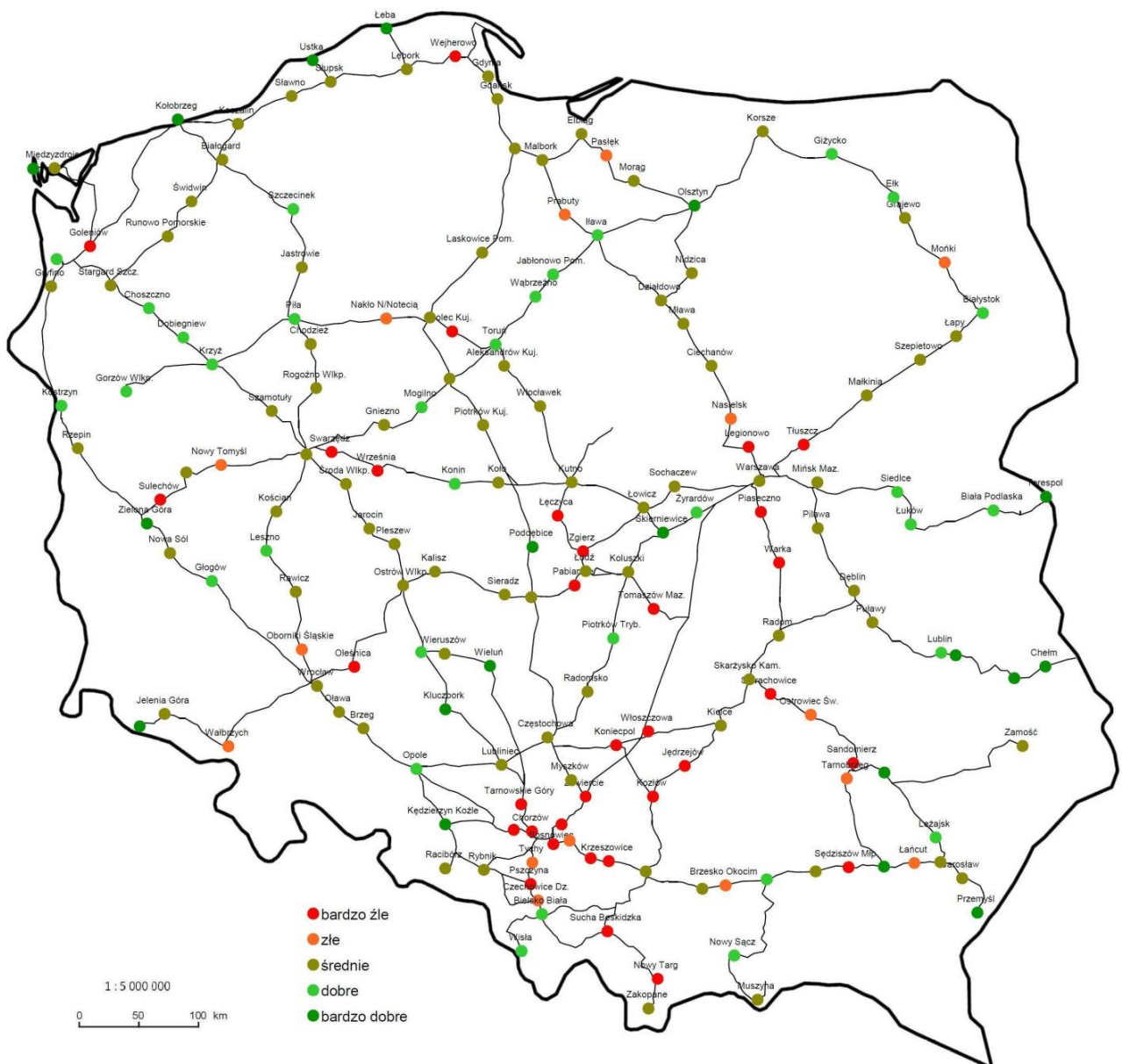
Kołobrzeg, Wąbrzeźno, Terespol, Ełk. Z wyjątkiem Przemysła i Olsztyna, czyli miast średniej wielkości o stosunkowo małej liczbie połączeń, są to niewielkie miasta o dość dużych wartościach potoków ruchu w przewozach pasażerskich. Z kolei najniższe wartości dotyczą: Nowego Targu, Koniecpola, Helu czy Węglińca.

Natomiast najistotniejszymi, z punktu widzenia liczby ludności, miejscowościami o potencjale demograficznym praktycznie niewykorzystanym przez transport kolejowy są: Zamość, Tomaszów Mazowiecki, miasta GOP, takie jak: Chorzów, Zabrze, Mysłowice (w miastach GOP głównym tego powodem jest obsługiwanie mieszkańców tych miast z wykorzystaniem dworców w Katowicach, Sosnowcu i Gliwicach), miasta rejonu łódzkiego, takie jak: Zgierz, Łęczyca, Pabianice. Należy jednak mieć na uwadze, że ze względu na specyfikę GOP potencjał demograficzny rozłożył się na różne środki transportu, w zależności od odległości od najbliższego przystanku komunikacji zbiorowej i dogodności dojazdu do stacji węzłowej.

Zlokalizowanie poszczególnych rejonów komunikacyjnych na sieci połączeń międzywojewódzkich objętych Planem wraz z przypisaniem każdemu z rejonów wskaźnika wykorzystania potencjału demograficznego przez transport kolejowy przedstawiono na rysunku 17.

Rysunek 17

Wykorzystanie potencjału demograficznego – stan obecny



Na podstawie przeprowadzonych analiz, można zidentyfikować pewne obszary (zdefiniowane na potrzeby Planu jako rejon komunikacyjny), które charakteryzują się jednocześnie niewielką liczbą pasażerów przypadających na jedno połączenie międzywojewódzkie, niewielką liczbą połączeń przypadających na 1000 mieszkańców, niewielką liczbą mieszkańców korzystających z usług transportu kolejowego (liczba pasażerów kolei na 1000 mieszkańców) oraz niewielką liczbą osób korzystających z dostępnej oferty. Dotyczy to takich rejonów komunikacyjnych, jak: Hel, Nowy Targ, Swarzędz, Koniecpol, Rybnik czy Tomaszów Mazowiecki, a także Mysłowice czy Zabrze. Część z nich to obszary, gdzie wzrost zainteresowania koleją występuje sezonowo (Hel, częściowo Nowy Targ). Pozostałe to głównie ośrodki położone przy liniach kolejowych charakteryzującymi się niskimi parametrami. Poprawa w tych rejonach oferty, której organizatorem jest minister, zależy od wyników prognoz zapotrzebowania na tego typu przewozy.

Bezpieczeństwo i ochrona środowiska. Transport kolejowy jest uznawany za najbezpieczniejszą gałąź transportu, charakteryzującą się niskimi emisjami szkodliwych czynników do otoczenia. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego przekłada się na jakość oferty przewozowej. Skupia się ono na zapewnieniu:

- bezpieczeństwa ruchu kolejowego jako procesu technicznego,
- bezpieczeństwa przewozu (w odniesieniu do osób określanego także terminem bezpieczeństwa podróży), obejmującym eliminację wszelkich zagrożeń dla pasażerów, ich bagażu itd.

Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury zostali zobligowani przepisami unijnymi do posiadania tzw. systemu zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management Systems – SMS). Stanowi to niezbędny warunek do uzyskania od Urzędu Transportu Kolejowego autoryzacji bezpieczeństwa przez zarządców infrastruktury kolejowej oraz certyfikatu bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych.

Wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego będzie miało przede wszystkim wdrażanie ERTMS/ETCS. Wprowadzenie i rozpowszechnienie w skali sieci systemu ERTMS/GSM-R będzie miało znaczący wpływ zarówno na poprawę bezpieczeństwa ruchu, jak i na poprawę bezpieczeństwa przewozów, w tym bezpieczeństwa podróży²⁷.

Zwiększenie prędkości czy częstotliwości kursowania pociągów będzie wymagać najczęściej w tych przypadkach przeprowadzenia odpowiednich badań prognostycznych w zakresie hałasu, drgań, inwentaryzacji unikalnych gatunków i ekosystemów itp., a następnie zastosowania adekwatnych do potrzeb środków technicznych, poczynając od ekoinnowacyjnych rozwiązań, a kończąc na środkach ograniczających negatywne wpływy.

Generalnym zaleceniem jest wymóg stosowania rozwiązań i technologii przyjaznych dla środowiska, eliminujących negatywne wpływy u źródła ich powstania. W sytuacji gdy nie ma takich rozwiązań lub ich wykorzystanie jest nieuzasadnione ekonomicznie, zaleca się stosowanie środków minimalizujących przenikanie negatywnych oddziaływań do środowiska naturalnego.

Realizacja każdej inwestycji polegającej na budowie lub modernizacji linii kolejowych jest poprzedzona uzyskaniem prawomocnej decyzji środowiskowej. Na jej mocy zostają ustalone rozwiązania techniczne i środki ograniczające emitowanie szkodliwych czynników do środowiska naturalnego, od których zastosowania jest uzależnione wykonanie każdego zadania. W odniesieniu do infrastruktury i taboru przewozowego proces ten jest wspomagany przez odpowiednie specyfikacje interoperacyjności.

Należy zwrócić uwagę, że obecnie oferta ministra w niedostateczny sposób uwzględnia obszary o szczególnych walorach przyrodniczych, co w dużej mierze jest spowodowane uwarunkowaniami, o których mowa w rozdziale 2 Planu. Mimo że w znacznej części są to jednocześnie obszary depopulacyjne, to ze względu na omówione już społeczne funkcje kolei nie jest brana pod uwagę rezygnacja z ich obsługi. Konieczne jest natomiast zapewnienie mieszkańcom tych regionów oraz turystom możliwości skorzystania ze stabilnej i przewidywalnej oferty transportowej, respektującej wymogi ochrony środowiska i niepowodującej

²⁷Celem Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (*European Railway Traffic Management System; ERTMS*) jest zapewnienie jak największej interoperacyjności transportu kolejowego w Europie. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje zunifikowaną europejską radiołączność pociągową GSM-R (*Global System for Mobile Communications – Railway*) i zunifikowany europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ETCS (*European Train Control System*). Obydwa systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie, zarówno w wymiarze barier technicznych na sieciach kolejowych wewnątrz granic UE, jak i odnośnie budowania wspólnego rynku w zakresie produktów i usług na rzecz kolei.

zwiększenia presji systemu transportowego na przyrodę. Założenie takie miało istotny wpływ na kształt wariantów rozwojowych określonych w dalszej części niniejszego rozdziału.

3.4. Oferta lotnicza i autobusowa

W 2011 r. cztery linie lotnicze prowadziły regularne przewozy pasażerów pomiędzy polskimi portami lotniczymi: Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (dalej: „PLL LOT”), Eurolot, OLT Express oraz Sprintair. Największym krajowym przewoźnikiem pozostaje PLL LOT wraz z linią Eurolot. W przeszłości linia Eurolot pełniła wyłącznie funkcje dowozowe do połączeń zagranicznych dla PLL LOT, przez co stanowiła istotne dopełnienie węzła tranzytowego na lotnisku Okęcie im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Od roku 2011 linia Eurolot zaczęła rozwijać własną sieć stałych połączeń lotniczych pomiędzy głównymi portami regionalnymi w Polsce i Europie.

W roku 2011 w ramach ruchu krajowego obsłużono 2 264 118 pasażerów w jedenastu portach lotniczych:

- Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie (WAW),
- Porcie Lotniczym Gdańsk-Rębiechowo im. Lecha Wałęsy (GDN),
- Porcie Lotniczym Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika (WRO),
- Porcie Lotniczym Kraków-Balice im. Jana Pawła II (KRK),
- Porcie Lotniczym Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego (POZ),
- Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” (SZZ),
- Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice (KTW),
- Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka (RZE),
- Porcie Lotniczym Łódź-Lublinek im. Władysława Reymonta (LCJ),
- Porcie Lotniczym Bydgoszcz-Szwederowo im. Ignacego Jana Paderewskiego (BZG),
- Porcie Lotniczym Zielona Góra-Babimost (IEG).

Całkowity ruch lotniczy na polskich lotniskach w 2011 r. wyniósł 21 711 135 pasażerów, zatem w 2011 r. krajowy ruch lotniczy stanowił ponad 10% ogólnego ruchu, co oznacza zdecydowany wzrost w porównaniu z rokiem 2010, kiedy to wyniósł 9,25%. Niemal połowa pasażerów w ramach ruchu krajowego (ponad 47%) obsłużona została przez warszawskie lotnisko im. Fryderyka Chopina, przy czym następuje dalszy rokroczny wzrost znaczenia pozostałych portów lotniczych. Można je podzielić pod względem liczby obsłużonych pasażerów na:

- porty obsługujące około 10%–12% ruchu krajowego: w Gdańsku, Wrocławiu oraz Krakowie,
- porty obsługujące około 5% ruchu krajowego: w Poznaniu, Szczecinie oraz Rzeszowie,
- pozostałe porty: w Katowicach, Zielonej Górze, Bydgoszczy oraz Łodzi.

Najczęściej są obsługiwane relacje pomiędzy Warszawą a Gdańskiem i Krakowem. Jako relacje obsługiwane na podobnym poziomie należy wskazać także połączenia z Gdańska w kierunku Krakowa i Wrocławia. Pozostałe to połączenia pomiędzy Warszawą a Rzeszowem, Poznaniem, Szczecinem oraz Katowicami. Poza wymienioną siatką połączeń zwracają także uwagę nowo uruchamiane połączenia pomiędzy regionalnymi portami lotniczymi (Kraków – Poznań) z pominięciem lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Transport lotniczy uruchamia również kolejne porty lotnicze (Warszawa-Modlin).

Krajowa oferta połączeń lotniczych jest związana głównie z podróżami o charakterze służbowym, co widać w nierównomierności oferty w ciągu tygodnia, a także synchronizacji połączeń krajowych z połączeniami międzynarodowymi.

Jedną z cech charakterystycznych krajowego ruchu lotniczego jest stosunkowo mała średnia liczba pasażerów na pokładzie samolotów. W 2011 r. na pokładzie samolotów realizujących połączenia krajowe w Polsce znajdowało się przeciętnie 44 pasażerów. Z reguły połączenia krajowe są wykonywane za pomocą statków powietrznych o mniejszej pojemności (tzn. maksymalnej dopuszczalnej liczby pasażerów), niż to jest

w przypadku popularniejszych rejsów międzynarodowych bądź czarterowych. Jednakże przeciętna liczba pasażerów na pokładzie samolotów obsługujących lotniska w Krakowie, Gdańsku, Rzeszowie oraz Warszawie systematycznie rośnie, co jest efektem zwiększania dostępności oferty lotniczej dla pasażerów, jak i stanu infrastruktury kolejowej nieulegającemu gwałtownej poprawie.

Natomiast w międzynarodowym ruchu lotniczym dominującymi kierunkami podróży (spośród krajów UE) są Wielka Brytania (3,8 mln pasażerów rocznie), Niemcy (2,8 mln pasażerów rocznie), Włochy (ponad 1 mln pasażerów rocznie) oraz Irlandia (ponad 800 tysięcy pasażerów rocznie). Wśród kierunków spoza UE największe potoki ruchu w przewozach pasażerskich generują kraje Afryki Północnej (ponad 1,1 miliona pasażerów rocznie), Norwegia (ponad 660 tysięcy pasażerów rocznie), Turcja (ponad 600 tysięcy pasażerów rocznie) oraz Stany Zjednoczone (około 400 tysięcy pasażerów rocznie).

Poziom dostosowania oferty lotniczej do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, należy generalnie ocenić jako dobry. W większym stopniu niż transport kolejowy uwzględnia ona wymagania tej kategorii podróżnych, zarówno w sferze infrastrukturalnej, taborowej, jak i bezpośrednio związanej z obsługą klientów. Port lotniczy jest zobowiązany również do pomocy w dostaniu się do wyznaczonych punktów, gdzie istnieje możliwość skorzystania z innych środków transportu, np. taksówek lub autobusów.

Ocena oferty autobusowej jest niezwykle utrudniona z uwagi na charakterystykę tego rynku przewozów pasażerskich. Przede wszystkim jego kluczową cechą jest rozdrobienie podmiotów wykonujących te przewozy – w tym segmencie rynku transportowego przewozy są realizowane przez znaczną liczbę przewoźników. Zostali oni utworzeni głównie z przekształcenia dawnego przedsiębiorstwa Państwowa Komunikacja Samochodowa (w drodze likwidacji, przebranzowienia, prywatyzacji, konsolidacji, komunalizacji). Na rynku pojawiły się również nowo utworzone małe przedsiębiorstwa oraz osoby fizyczne prowadzące działalność w zakresie takich przewozów. Obecna struktura przewozów pasażerów transportem autobusowym jest zdominowana przez sektor prywatny.

Regularna krajowa komunikacja autobusowa (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) jest prowadzona na około 20 tys. liniach o długości ponad 1 mln km, a komunikacja międzynarodowa na 200 liniach o długości ponad 360 tys. km. W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. Przewozy dalekobieżne mają zatem charakter wspierający podstawową sieć połączeń miejskich i podmiejskich, które z kolei koncentrują się na funkcjach zaspokajających bieżące potrzeby transportowe określonych społeczności. Najwięcej linii krajowych jest obsługiwanych w województwach: mazowieckim (2 540), kujawsko-pomorskim (2 389) oraz lubelskim (1 652), najmniej zaś w małopolskim (452), opolskim (458) i podlaskim (829). W przewozach międzynarodowych najwięcej linii jest obsługiwanych z terenu województwa lubelskiego (73), opolskiego (20) i śląskiego (18), a najmniej – z obszaru województw świętokrzyskiego i wielkopolskiego (po 1). Z uwagi na fakt, że przedstawione charakterystyki podziału linii autobusowych na województwa są dostępne w układzie zaprezentowanym według siedzib przedsiębiorstw, trzeba przyjąć, że ilustrują głównie poziom przedsiębiorczości oraz atrakcyjność gospodarczą regionów, częściowo powiązaną z ich powierzchnią i dostępnością komunikacyjną.

Przewoźnicy w swej działalności korzystają z bardzo zróżnicowanego taboru – mikrobusów, minibusów, autobusów różnych marek, o różnych konstrukcjach nadwozia czy wysokości podłogi. Eksploatują oni ogółem ponad 97 tys. pojazdów, wśród których dominuje tabor mający 21–30 lat (ponad 33 tys. sztuk), przystosowany głównie do przewozu od 16 do 45 pasażerów. Natomiast w komunikacji realizowanej przez przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, przewoźnicy dysponują ponad 17 tys. autobusów, z których prawie 40% posiada homologacje EURO, dotyczące dopuszczalnego poziomu toksyczności emitowanych spalin²⁸. Oznacza to, że pomimo realizowanych przez różne jednostki samorządu terytorialnego inwestycji taborowych, w całym krajowym parku taborowym dominują liczebnie stare i wyeksploatowane autobusy komunikacji miejskiej, natomiast pozostałe jednostki transportu autobusowego dysponują zazwyczaj młodszym taborem, mniej oddziałującym na środowisko.

Rynek przewozów autobusowych jest zliberalizowany. Chociaż działalność gospodarcza w zakresie wykonywania regularnych przewozów autobusowych jest objęta dwoma formami reglamentacji: licencją na wykonywanie transportu drogowego oraz zezwoleniem na przewozy regularne, to próg wejścia na ten rynek

²⁸ GUS, *Transport – wyniki działalności w 2010 r.*, Warszawa 2011.

jest znacznie niższy niż w przypadku transportu lotniczego czy kolejowego. Dostępność rynku rzutuje na jego otwartość. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, a także utrudnienia w dostępie do ujednoliconego rjp, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników.

Niestabilna oferta ze strony przewoźników kolejowych, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem tyle ograniczonych środków finansowych, co trwających i niezakończonych prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport samochodowy. Z analizy występujących potoków ruchu w przewozach pasażerskich wynika jednak, że w krajowych przewozach dalekobieżnych pasażerowie ci (w 2010 r. przewieziono ich ponad 569 mln) rezygnują z komunikacji zbiorowej w większym stopniu na rzecz transportu indywidualnego niż na rzecz transportu autobusowego, o czym świadczy postępujący od 1990 r. spadek przewozów pasażerskich w tym segmencie rynku. Co więcej, w sytuacji zawieszania, a następnie ponownego uruchamiania kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich finansowanych przez ministra, „utraceni” pasażerowie nie wracają już do przywróconych im pociągów, ponieważ znajdują korzystniejszą, stabilniejszą lub bardziej przewidywalną alternatywę w transporcie drogowym (indywidualnym i zbiorowym), a w ostatnich latach również w transporcie lotniczym.

Trend utraty pasażerów na rzecz transportu autobusowego jest szczególnie dotkliwy w relacjach, które do niedawna cieszyły się powodzeniem wśród pasażerów. Na przykład połączenie Warszawa – Gdańsk obsługiwane przez transport autobusowy zyskuje coraz większe zainteresowanie klientów, którym przewoźnik jest w stanie zapewnić konkurencyjne warunki cenowe, komfort podróży, nowoczesny tabor z dostępem do internetu i bezpieczeństwo osobiste. O utracie pasażerów można też mówić w przypadku relacji Warszawa – Lublin, czy Kraków – Katowice.

W międzynarodowych przewozach pasażerskich niezaprzeczalnym atutem transportu autobusowego jest gęstsza, niż w przypadku transportu kolejowego, sieć obsługiwanych połączeń. Zapewnia to bezpośrednio powiązania nawet mniejszych polskich ośrodków miejskich z dużymi europejskimi metropoliami (np. Chełm – Zamość – Rzym – Neapol, czy Przemyśl – Wiedeń) lub umożliwia dotarcie do niektórych regionów Europy, gdzie nastąpiła pewna koncentracja polskiej emigracji zarobkowej (np. południe Włoch). Dominujące kierunki podróży to Niemcy, Holandia i Wielka Brytania, co wydaje się potwierdzać powiązanie tego segmentu przewozów z podróżami podejmowanymi w celach zarobkowych. Pozostałe popularne kierunki to Słowacja, Grecja, Bułgaria, Białoruś, Litwa, Francja, Belgia, Chorwacja i Czechy, co ma związek zarówno z podróżami turystycznymi, historycznymi, jak i podróżami w celach zarobkowych.

Międzynarodowe pasażerskie przewozy autobusowe są realizowane pojazdami posiadającymi licencje na ich wykonywanie, zasadniczo oferującymi akceptowalny standard podróży i poziom obsługi.

Szczegółowe wymagania dotyczące zapewnienia odpowiednich warunków podróży pasażerom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych, określa przede wszystkim *dyrektywa 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnosząca się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniająca dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE* (Dz. Urz. WE L 42 z 13.02.2002, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 6). Zawiera ona przepisy, które stosuje się do pojazdu zaprojektowanego w celu ułatwienia dostępu pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnych, oraz użytkownikom wózków inwalidzkich. Uwzględnia wymagania dotyczące stopni, siedzeń specjalnych i przestrzeni dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, urządzeń łączności, symboli graficznych, pochyleń podłogi, umieszczania wózków inwalidzkich, siedzeń w przestrzeni dla wózków inwalidzkich, zapewnienia stabilności wózka inwalidzkiego, oświetlenia oraz wyposażenia pomagającego przy wsiadaniu i wysiadaniu. W przypadku obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, rozporządzenie 1371 ma zastosowanie również w transporcie autobusowym.

Na tle oferty lotniczej i autobusowej międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie należy generalnie uznać za dość mało konkurencyjne. Cena oferty odnoszona do komfortu podróży, czasu przejazdu, poziomu obsługi pasażera czy dostępności bieżącej informacji o podróży (w tym o przyczynach ewentualnych opóźnień i czasach ich trwania) przekazywanej pasażerom w jej trakcie w dużej mierze nie spełnia oczekiwań współczesnego klienta. Powoduje to, że aktualnie realizowana oferta przedstawiona

w Planie jest akceptowana jedynie przez część pasażerów, w tym głównie osoby, które korzystają z ulg ustawowych i jednocześnie w pewnym stopniu są skłonne tolerować część pozostałych niedogodności związanych z podróżą pociągiem. Konkurencja cenowa i jakościowa ze strony przewoźników drogowych i lotniczych jest na tyle skuteczna, że przy braku radykalnej poprawy jakości dotychczasowego poziomu usług transport kolejowy nie będzie w stanie jej sprostać – szczególnie w relacjach między największymi polskimi miastami, objętymi programami rozbudowy sieci dróg publicznych i lotnisk. Problematiczna pozostaje również kwestia ewentualnego przeniesienia potoków ruchu w przewozach pasażerskich z komunikacji indywidualnej i transportu autobusowego na transport kolejowy w sytuacji systematycznego wdrażania kolejnych etapów systemu poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Poprawy można oczekiwać, jeżeli wprowadzaniu tego systemu towarzyszyć będzie wzrost nakładów ze środków publicznych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej, zakupy i modernizacje pasażerskiego taboru kolejowego czy budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych.

Ponadto pojazdy drogowe mogą poruszać się swobodnie po całej sieci drogowej UE (zgodnie z ograniczeniami dotyczącymi masy, nacisków, szerokości, wysokości itd.), podczas gdy transport kolejowy mierzy się z problemami interoperacyjności istotnie ograniczającymi swobodne poruszanie się pociągów po całej europejskiej sieci kolejowej, z uwagi na różnice pomiędzy jej parametrami w różnych krajach (m.in. szerokość toru, skrajnia ładunkowa, napięcie sieci trakcyjnej, typ sygnalizacji, dopuszczalne obciążenie osi). Rozwojowi transportu drogowego sprzyja też fakt, iż nastąpił rozwój technologiczny dotyczący pojazdów samochodowych, które są bardziej ekonomiczne, w związku z czym koszt eksploatacji tych pojazdów jest zdecydowanie niższy niż w przypadku pojazdów kolejowych.

Istotne jest również to, że transport kolejowy jest regulowany wieloma wymaganiami formalnymi, dotyczącymi certyfikacji bezpieczeństwa, dopuszczenia do eksploatacji, co stwarza dalsze bariery utrudniające wejście na rynek nowych podmiotów. Są to problemy, z którymi nie boryka się transport drogowy.

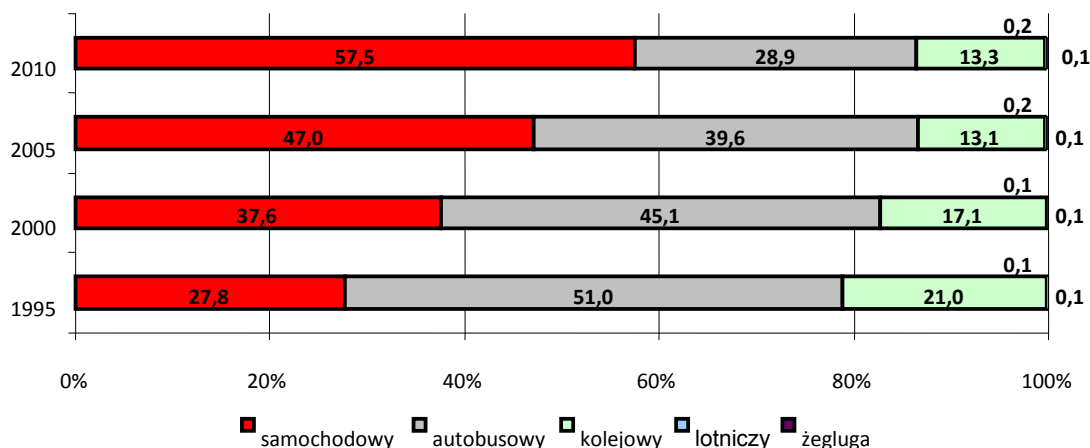
Wzrost poziomu zamożności społeczeństwa oraz rozwój infrastruktury portów lotniczych będą prawdopodobnie skutkować nielubianym wzrostem zainteresowania pasażerów transportem lotniczym, co szczególnie w wybranych połączeniach krajowych może w dalszym ciągu zmniejszać rolę i znaczenie transportu kolejowego. Analogiczna sytuacja rysuje się w połączeniach międzynarodowych, przy czym z uwagi na relatywnie konkurencyjną ofertę, transport kolejowy ma szansę zachować dość stabilną pozycję głównie w bezpośrednich połączeniach pomiędzy Warszawą a stolicami niektórych państw sąsiednich (Berlin, Praga, Bratysława, Mińsk) oraz pomiędzy Warszawą a innymi stolicami europejskimi będącymi tradycyjnie celami podróży koleją (Budapeszt, Wiedeń). Z uwagi na wciąż postępującą integrację społeczno-gospodarczą krajów członkowskich UE konieczne jest także zapewnienie pasażerom dostępu do oferty kolejowej, jako proekologicznej formy transportu, również na zasadzie dogodnych skomunikowań w połączeniach Warszawy ze stolicami państw sąsiadujących (Wilno) czy innymi ważnymi stolicami (Bruksela, Paryż), a także zapewnienie bezpośrednich połączeń pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi oraz połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą.

Dotychczasową sytuację w zakresie udziału kolei w rynku przewozów pasażerskich ilustruje rysunek 18. Pomimo wysokiego tempa swego rozwoju, udział transportu lotniczego w rynku przewozów pasażerskich wciąż pozostaje na relatywnie niskim poziomie. Niemniej jednak obok komunikacji indywidualnej jest to element rynku o potencjalnie największej dynamice wzrostu²⁹.

²⁹ Zdolność transportu lotniczego do efektywnego i ekonomicznie uzasadnionego obsługiwanie połączeń krajowych jest jednak dość ograniczona i prawdopodobnie będzie się koncentrować na zapewnieniu oferty w relacjach między największymi polskimi aglomeracjami, które nie będą w dostateczny i wygodny sposób połączone liniami komunikacyjnymi w zakresie transportu kolejowego i drogowego.

Rysunek 18

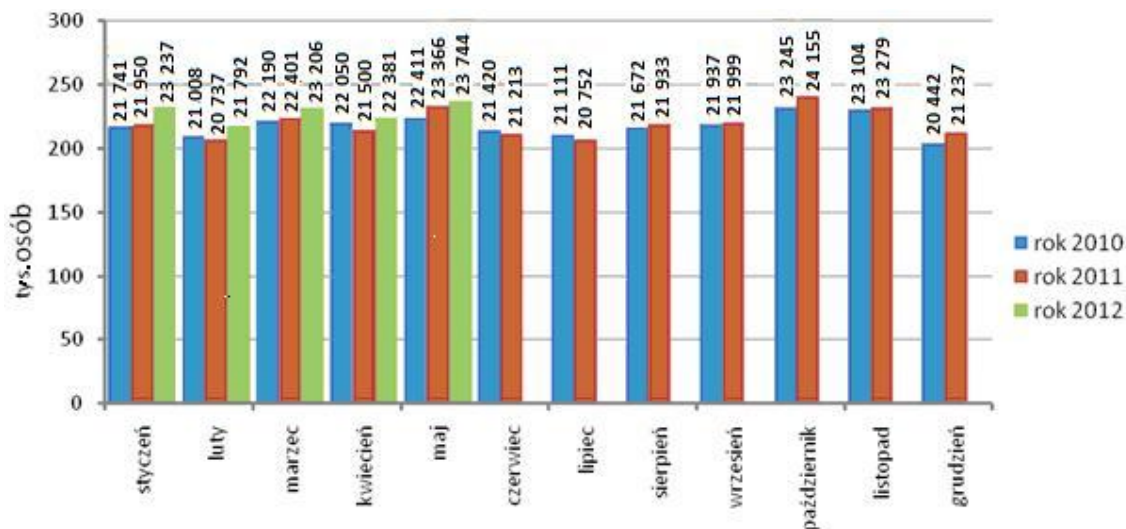
Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich według liczby podróżnych



Bieżące dane ilustrujące aktualną sytuację na rynku przewozów pasażerskich (rysunek 19) świadczą o pewnym wzroście liczby przewiezionych podróżnych zanotowanym do połowy 2012 r. Jest on osiągnięty przez tych operatorów świadczących przewozy wojewódzkie, którzy dysponują nowszym i zmodernizowanym taborem i oferują dodatkowo pasażerom wyższe od przeciętnie obowiązujących standardy usług przewozowych. Z tego powodu, pomimo dość niekorzystnych dla kolei uwarunkowań wyjściowych istniejących na rynku przewozów pasażerskich, konieczne jest konsekwentne i pełne wdrażanie standardów kolejowych usług przewozowych określonych w rozdziale 6 Planu. Tylko dzięki podniesieniu poziomu usług oferowanych pasażerom kolejowe przewozy międzywojewódzkie, które obsługują około 20% podróżujących pociągami, będą w stanie funkcjonować na kurczącym się rynku publicznego transportu zbiorowego.

Rysunek 19

Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w transporcie kolejowym



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

3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych

Ogólnie rzecz biorąc, obecnie eksploatowany tabor kolejowy charakteryzuje się przestarzałą konstrukcją, niskimi parametrami trakcyjnymi, znacznym stopniem wyeksploatowania, wysoką awaryjnością i zawodnością, co wpływa na oferowany niski komfort podróżowania. Średni wiek wagonów pasażerskich i lokomotyw elektrycznych wynosi około 30 lat, a lokomotyw spalinowych około 40 lat. Znaczna część taboru, z uwagi na stopień wyeksploatowania, musi zostać wyłączona z eksploatacji. Pomimo realizowanych obecnie i w przeszłości programów inwestycyjnych (Sektorowy Program Operacyjny – Transport, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, zwany dalej „POLiS”, regionalne programy operacyjne, środki pochodzące z samorządów województw, Funduszu Kolejowego, rezerwy celowej budżetu państwa) tabor kolejowy w Polsce generalnie wciąż pozostaje wyeksploatowany, niedostosowany do współczesnych potrzeb podróżnych, klientów, samych przewoźników, a także do charakteru obsługiwanych połączeń. W ostatnich latach jest obserwowany powolny proces sukcesywnej modernizacji i wymiany obecnie eksploatowanego parku taborowego.

Tabor wykorzystywany do przewozów międzynarodowych dalekobieżnych charakteryzuje się wyższym standardem od taboru wykorzystywanego w przewozach międzywojewódzkich. Umożliwia kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h i większą. Stosowane są wagony zarówno przedziałowe, jak i bezprzedziałowe wyposażone w zamknięty obieg toalet i niejednokrotnie w klimatyzację. Poprawy wymaga dostępność miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych (również poruszających się na wózkach inwalidzkich), a także zabudowa klimatyzacji w wagonach, które jej nie posiadają. Taboru obsługujący krótsze relacje jest prostszej konstrukcji (EZT). W zależności od relacji umożliwia osiąganie prędkości maksymalnych od 100 km/h do 160 km/h. Zamknięty obieg toalet, klimatyzacja czy przystosowanie do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, włączając w to osoby niepełnosprawne (przede wszystkim na wózkach inwalidzkich) są rzadkością, natomiast z uwagi na konstrukcję wagonów przewóz rowerów nie stanowi problemu.

Tabor wykorzystywany do przewozów międzywojewódzkich objętych Planem charakteryzuje się bardzo różnym standardem, w zależności od wieku i stopnia ewentualnej modernizacji. Stosowane są zasadniczo wagony przedziałowe z przedziałami ośmiomiejscowymi w klasie drugiej oraz sześciomiejscowymi w klasie pierwszej. Popularyzowana przez niektórych przewoźników eksploatacja wagonów klasy drugiej z miejscami sześciomiejscowymi podnosi koszty taboru. O ile więc zastosowanie tego typu taboru jest konieczne (np. z uwagi na brak alternatywy), o tyle powinien on być wykorzystywany wyłącznie w pociągach nieprzewodzących klasy pierwszej. Wagony stopniowo są wyposażane w zamknięty obieg toalet. Poważnym problemem jest niewielka liczba składów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. 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. Wagony wyposażone w klimatyzację są rzadkością.

Wysoka awaryjność przestarzałego w dużej mierze taboru rzutuje na niski (50–60%) poziom wykorzystania taboru trakcyjnego i wagonowego, co jest czynnikiem zdecydowanie ograniczającym dostępność oferty ministra w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich. Patrząc pod kątem interoperacyjności systemu kolejowego widoczny jest deficyt nowoczesnych lokomotyw spalinowych, lokomotyw wielosystemowych i wagonów przystosowanych do kursowania z prędkością rzędu 160 km/h.

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

W Polsce są wprowadzane normy prawne mające usprawnić funkcjonowanie osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, w społeczeństwie. Prawo do prowadzenia niezależnego życia gwarantuje najważniejszy akt prawny w Polsce – *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319 oraz z 2006 r. Nr 200, poz. 1471), który w kolejnych artykułach (art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3 oraz art. 69) precyzuje prawa osób niepełnosprawnych, a także obowiązki władz publicznych wobec tej grupy osób.

Drugim bardzo istotnym dokumentem jest *uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. — Karta Praw Osób Niepełnosprawnych* (M.P. Nr 50, poz. 475), która potwierdza prawo do pełnego uczestniczenia w życiu społecznym osób niepełnosprawnych, dostępu do dóbr i usług, opieki medycznej, edukacji, zatrudnienia, a także życia w środowisku pozbawionym wszelkiego typu barier. Prawo to obejmuje m.in. dostęp do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej i informacji, swobodne przemieszczanie się i korzystanie z poszczególnych gałęzi transportu, a także możliwość komunikowania się według potrzeb.

Dostęp podróźnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, do środków transportu publicznego zapewnia *ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.³⁰), zwana dalej „Prawem przewozowym”. Natomiast obowiązek budowy obiektów budowlanych, a także przebudowy istniejących, z zapewnieniem ich pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych, nakazuje *ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. — Prawo budowlane* (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.³¹), zwana dalej „Prawem budowlanym”.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają: wskazywane już rozporządzenie 1371, a także *decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości* (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72), zwana dalej „TSI-PRM”. TSI-PRM szeroko definiuje pojęcie „osób o ograniczonych możliwościach poruszania się”³². Zawarte w TSI-PRM wymagania techniczne dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, możliwość swobodnego poruszania się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przeddworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie do pociągu i przemieszczanie się w nim. Wszystkie udogodnienia dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, ułatwiają przemieszczanie się pozostałych podróźnych.

Nierozwiązanym problemem pozostaje jednak brak uregulowań prawnych dotyczących stosowania elementów dotykowych i prowadzących w całej przestrzeni publicznej, w tym także na dworcach kolejowych. Skutkuje to przyjmowaniem różnych rozwiązań na modernizowanych dworcach kolejowych, co jest źródłem powstawania nowych barier dla osób niewidomych i niedowidzących, a nawet zagraża ich bezpieczeństwu.

Spełniając zapisy rozporządzenia 1371, przewoźnicy wykonujący międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie finansowane przez ministra zapewniają:

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

Zgodnie z rozporządzeniem 1371 osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osoby niepełnosprawne, są uprawnione do kupowania biletów bez dodatkowych opłat. Natomiast niezależnie od

³⁰ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935, z 2008 r. Nr 219, poz. 1408, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 244, poz. 1454.

³¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 45, poz. 235, Nr 94, poz. 551, Nr 135, poz. 789, Nr 142, poz. 829, Nr 185, poz. 1092 i Nr 232, poz. 1377 oraz z 2012 r. poz. 472.

³² Zgodnie z przyjętą w TSI-PRM definicją chodzi o osoby na wózkach inwalidzkich, osoby cierpiące na upośledzenie kończyn, osoby mające trudności z chodzeniem, osoby z dziećmi, osoby z ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osoby starsze, kobiety w ciąży, osoby niedowidzące, osoby niewidzące, osoby niedosłyszące, osoby głuche, osoby niskiego wzrostu (w tym dzieci), osoby z upośledzeniem w zakresie komunikacji (to znaczy osoby, które mają problemy z komunikowaniem się lub rozumieniem języka pisanego albo mówionego, w tym osoby z zagranicy, które nie znają języka miejscowego, osoby cierpiące na trudności w komunikacji, osoby z upośledzeniem funkcji czuciowych, upośledzeniem psychicznym lub intelektualnym).

przepisów rozporządzenia 1371 nie muszą one zgłaszać obsłudze pociągu braku ważnego biletu. Na stacjach, na których jest obecny personel, osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, jest zapewniana nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Aby mieć zapewnioną pomoc, o potrzebie jej udzielenia powinno się poinformować przewoźnika prowadzącego konkretny pociąg co najmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży, kontaktując się z jego odpowiednimi strukturami listownie, telefonicznie, za pomocą poczty elektronicznej. Dokonanie takiego zgłoszenia nie jest jednak warunkiem odbycia podróży, ponieważ rozporządzenie 1371 stwierdza, że jeżeli nie dokonano omawianego powiadomienia, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji i tak są zobowiązani podjąć wszelkie stosowne wysiłki w celu zapewnienia pomocy w taki sposób, by osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoba niepełnosprawna, mogła odbyć podróż.

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

Uwzględniając informacje na temat odsetka pociągów międzywojewódzkich i kwalifikowanych prowadzących wagony przeznaczone do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych (przewozu wózków inwalidzkich), który w skali całego kraju nie przekracza 12%, a także na temat ewidencji dworców dostosowanych do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, uwzględniając informacje przedstawione w rozdziale 2, należy ocenić stopień dostosowania oferty finansowanej przez ministra do potrzeb omawianej kategorii pasażerów, jako bardzo mały. Większość pociągów, w tym także poruszających się po krajowej części transeuropejskiej kolejowej sieci transportowej, nie jest przystosowana do przewożenia pasażerów na wózkach inwalidzkich. Przebudowane dworce kolejowe zlokalizowane na liniach objętych TEN-T nie spełniają w całości wymogów przepisów ruchowych wynikających z TSI-PRM. Również dworce znajdujące się poza siecią transeuropejską, które zostają poddawane działaniom modernizacyjnym, powinny spełniać wymogi interoperacyjności określone w krajowych specyfikacjach technicznych oraz dokumentach normalizacyjnych.

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

Niezależnie jednak od źródeł finansowania budowy lub przebudowy dworców kolejowych, a także ich lokalizacji geograficznej, tak jak wszystkie obiekty użyteczności publicznej nie mogą one naruszać Prawa budowlanego i posiadać barier technicznych i architektonicznych ograniczających ich dostępność. Powinny one także spełniać wymogi interoperacyjności systemu kolei.

Dostosowanie taboru po 2007 roku odbywa się na podstawie TSI-PRM. Dotyczy to zarówno budowy nowego, jak i modernizacji istniejącego taboru. Tabor na ogół nie jest przypisany do konkretnej linii kolejowej. W bardzo wielu przypadkach przewozy są związane z jazdą zarówno po sieci systemu transeuropejskiego, jak i sieci nienależącej do tego systemu, co sprawia, że tabor musi spełniać wymagania TSI-PRM. Jednakże stopień wyeksploatowania parku taborowego oraz lata zaniedbań sprawiły, że podejmowane przez sferę publiczną oraz samych przewoźników działania modernizacyjne i zakupowe nie są w stanie powstrzymać, ani tym bardziej odwrócić stałego trendu pogarszania się jakości i stanu technicznego taboru w Polsce, który w bardzo ograniczonym zakresie pozostaje dostępny dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

Wszystko to sprawia, że pasażerowie o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, zwykle są zmuszeni do korzystania z pomocy personelu przewoźników. W praktyce nie mają oni możliwości samodzielnego odbycia podróży. Poziom ich obsługi pozostaje zatem całkowicie uzależniony od sprawności organizacyjnej i dojrzałości kultury organizacyjnej przewoźników.

Poprawa w zakresie dostosowania taboru do obsługi osób niepełnosprawnych powinna być odczuwalna po zakończeniu inwestycji taborowych realizowanych w ramach POIiŚ na lata 2007–2013.

3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025³³

Prognozę zapotrzebowania (popytu) na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie w perspektywie do 2025 roku sporządzono na podstawie założeń, które doprecyzowano poniżej. Horyzont 2025 roku przyjęty został z uwagi na fakt, iż w lutym 2026 roku mija maksymalny możliwy termin wydłużenia obowiązującej umowy ramowej o świadczenie usług publicznych zawartej z PKP Intercity S.A. w zakresie przewozów międzywojewódzkich, zatem najpóźniej w roku 2025 minister powinien określić zapotrzebowanie na ten typ usług na kolejne lata.

Prace nad prognozą objęły:

- identyfikację powiatów obsługiwanych przez połączenia międzywojewódzkie (realizowane zarówno w ramach służby publicznej, jak i na własne ryzyko przewoźnika),
- analizę danych dotyczących sprzedaży biletów w celu wyeliminowania z dalszych analiz miejscowości o znikomych potokach ruchu w przewozach pasażerskich,
- zdefiniowanie kształtu modelu prognostycznego,
- zebranie, dla istotnych z punktu widzenia prognozy, danych społeczno-gospodarczych, a więc dotyczących: obecnej liczby ludności oraz w poszczególnych horyzontach czasowych (w podziale na kategorie wiekowe), produktu krajowego brutto obecnie oraz przewidywanego, liczby miejsc w szkołach i na uczelniach, liczby pracujących oraz bezrobotnych itp. w roku 2010,
- zebranie danych o prognozowanej liczbie ludności na szczeblu powiatów dla lat 2015, 2020 oraz 2025,
- zebranie danych o przewozach pasażerskich we wszystkich gałęziach transportu na poziomie ogólnokrajowym w okresie ostatnich 5 lub 10 lat (w zależności od dostępności tych danych),
- zbadanie i określenie wpływu poszczególnych wielkości na rozwój transportu (ruchu) pasażerskiego,
- zebranie danych dotyczących oferty przewozowej w transporcie pasażerskim (kolejowym, autobusowym, lotniczym) w zakresie połączeń międzywojewódzkich; zgromadzona baza danych obejmuje swoim zakresem: liczbę połączeń, średnie czasy przejazdu w danej relacji, średnie ceny biletów,
- przetworzenie danych o sprzedaży biletów w celu uzyskania bazy danych o przemieszczeniach pasażerów w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich (również kwalifikowanych) oraz międzynarodowych w roku 2010,
- oszacowanie, na podstawie zebranej bazy danych, potoków ruchu w przewozach pasażerskich w transporcie autobusowym i lotniczym w celu stworzenia bazy danych o przemieszczeniach pasażerów w roku 2010,
- przebudowę bazy danych o ruchu pojazdów samochodowych uzyskanej z modelu ruchu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) z roku 2005 w celu przeprowadzenia podstawowej aktualizacji (na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2010) i uwzględnienia tylko ruchu międzywojewódzkiego,
- pozyskanie danych na temat podziału liczby podróży ze względu na motywacje, dla poszczególnych środków transportu; dane te uzyskano bezpośrednio od przewoźników kolejowych, GDDKiA oraz w drodze specjalnie przeprowadzonych badań ankietowych na dworcach autobusowych,
- integrację modeli drogowego i kolejowego (zgodność rejonów komunikacyjnych) w celu uwzględnienia w prognozach wzajemnego wpływu tych gałęzi transportu,

³³ W Planie przedstawiono wyłącznie wyniki analiz prognostycznych w zakresie popytu na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie. Zmiany poszczególnych cech społeczno-gospodarczych wykorzystanych w prognozach i mających związek z kolejowymi przewozami pasażerskimi (PKB, poziom bezrobocia, struktura zatrudnienia, demografia, sieć osadnicza, migracji ludności, przemieszczeń ludności związanych z dojazdami do pracy) zidentyfikowano na podstawie danych Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Głównego Urzędu Statystycznego, Polskiej Akademii Nauk.

- zebranie danych na temat punktów postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich pod kątem oceny ich dostępności komunikacyjnej,
- zdefiniowanie scenariuszy prognostycznych, przez zróżnicowanie parametrów infrastruktury oraz tempa rozwoju gospodarczego,
- utworzenie i kalibrację modelu generowania podróży w celu uzyskania możliwie największej zgodności pomiędzy wartościami teoretycznymi a rzeczywistymi,
- zdefiniowanie związku pomiędzy poszczególnymi czynnikami uwzględnionymi w modelu a wielkością zmian potoków ruchu w przewozach pasażerskich,
- kalibrację modelu podziału międzygałęziowego na podstawie zebranych danych o ofercie przewozowej,
- określenie prognozy dotyczącej przemieszczeń pasażerów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych w latach 2015, 2020 oraz 2025,
- określenie podziału międzygałęziowego w latach 2015, 2020 oraz 2025,
- opracowanie wyników prognozy,
- określenie kierunków rozwoju oferty przewozowej w zakresie przewozów międzywojewódzkich dostępnej w ramach służby publicznej.

Wielkości minimalne prognoz określono przy założeniach:

- rozwój gospodarczy kraju będzie przebiegać przy pewnym osłabieniu tempa rozwojowego,
- rozwój infrastruktury kolejowej skupi się przede wszystkim na realizacji przedsięwzięć poprawiających standard na głównych ciągach komunikacyjnych, do roku 2015 w tempie zakładanym w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, zaś po 2015 r. z uwagi na ograniczenia finansowe (np. zmniejszenie poziomu wsparcia ze strony Komisji Europejskiej), poza finalizacją prac na sieci transeuropejskiej prace modernizacyjne będą ograniczone do rewitalizacji linii bez wyraźnej poprawy charakterystyk jakościowych,
- dotychczasowa oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się jedynie nieznacznie, co będzie oznaczało utrzymanie obecnych trendów w zakresie połączeń międzywojewódzkich, w tym przede wszystkim w odniesieniu do liczby utrzymywanych połączeń i obsługujących je pociągów, a więc analogicznie do przedstawionych wielkości w tabeli 3, a także w omówieniu zawartym w punkcie 3.2 niniejszego Planu; oferta w zakresie połączeń międzynarodowych będzie utrzymana na obecnym poziomie.

Wielkości maksymalne prognoz określono przy założeniach:

- rozwój gospodarczy kraju będzie ustabilizowany, z tendencjami do dalszego i systematycznego wzrostu,
- rozwój infrastruktury kolejowej będzie oparty na realizacji szerokiego programu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, a także dworców, nie tylko na liniach głównych, lecz także ciągach uzupełniających; realizowane będą przede wszystkim przedsięwzięcia poprawiające standard na głównych ciągach komunikacyjnych, w tempie zakładanym w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, zaś po 2015 r., poza kontynuacją prac objętych kolejnym programem, podtrzymany zostanie ten sam trend (poziom wsparcia UE zbliżony do obecnego, widoczne wzmocnienie udziału państwa w finansowaniu inwestycji i procesy utrzymaniowe prowadzonego przez PKP PLK S.A.),
- oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się nie tylko przez wydłużenie niektórych relacji pociągów międzywojewódzkich, ale także przez zwiększenie liczby połączeń i obsługujących je pociągów; oferta w zakresie połączeń międzynarodowych będzie utrzymana na obecnym poziomie, z wynikającymi z aktualnych potrzeb zmianami.

Badania przeprowadzone w 2012 r.³⁴ wskazały, iż przewidywać można, że zapotrzebowanie na przewozy koleją będzie się kształtować :

- jak w tabeli 3 – jeśli chodzi o przewozy międzywojewódzkie,
- jak w tabeli 4 – jeśli chodzi o przewozy międzynarodowe.

W obu tabelach ujęto również przewozy spoza kategorii użyteczności publicznej, w przypadku których nie przewiduje się ich bezpośredniego wsparcia finansowego przez ministra. Najbardziej prawdopodobny jest scenariusz uśredniający przedstawione wielkości skrajne.

Tabela 3

Roczne zapotrzebowanie na przewozy międzywojewódzkie

Jednostka		Rok			
		2010	2015	2020	2025
mln osób/rok	min.	50,3	51,5	49,4	48,4
	najbardziej prawdopodobne			55,0	53,8
	max.			55,0	82,2
mln pockm/rok	min.	35,2	35,2	35,2	35,2
	najbardziej prawdopodobne			36,4	36,4
	max.			36,4	42,1

Tabela 4

Roczne zapotrzebowanie na przewozy międzynarodowe³⁵

Jednostka	Rok			
	2010	2015	2020	2025
mln osób/rok	1,06	1,07	1,02	0,99

Biorąc pod uwagę możliwości państwa, przekładające się na zdolność kierowania środków finansowych na dodatkowe wsparcie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, a jednocześnie konieczność utrzymania na akceptowalnym społecznie poziomie zasady pokrywania kosztów tych przewozów przez obywateli bezpośrednio korzystających z usług przewozowych, ramowo zakłada się, że w całym segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich, wsparcie ze strony państwa będzie możliwe w stopniu zbliżonym do obecnego, co oznacza, iż objemie jedynie przewozy pasażerskie określone do roku 2020 zgodnie z tabelą 5.

³⁴ Prognozy zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe w perspektywie do 2025 roku. Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2012 r.

³⁵ Odchylenia pomiędzy wielkościami minimalnymi a maksymalnymi są niewielkie, przyjęto więc prognozę jednolitą dla wszystkich scenariuszy.

Tabela 5

Przewozy międzywojewódzkie objęte wsparciem ze strony państwa

Rok	Praca eksploatacyjna [mln pockm]	Liczba pasażerów [mln osób]
2012	33,105	26,395
2013	33,105	26,395
2014	38,477	28,673
2015	40,907	29,922
2016	40,907	30,201
2017	40,907	30,686
2018	40,907	30,686
2019	40,907	30,686
2020	40,907	30,686

Na lata 2021–2025 wolumen przewozowy zostanie określony podczas weryfikacji niniejszego Planu, która będzie następować systematycznie co 5 lat, przy czym pierwsza z nich nastąpi po roku 2015 (tj. w roku 2016), z uwzględnieniem stanu wykonania i rozliczenia kolejowych projektów inwestycyjnych przyjętych do realizacji w latach 2007–2013, głównie w ramach wydatkowania środków UE³⁶.

Równocześnie zakłada się, że w przypadku przewozów międzynarodowych bezpośrednie wsparcie będzie się przekładać na przewozy pasażerów w kolejnych latach zgodnie z tabelą 6.

Tabela 6

Przewozy międzynarodowe objęte wsparciem ze strony państwa

Rok	Liczba pasażerów [mln osób]
2012	1,064
2013	1,066
2014	1,068
2015	1,07
2016	1,06
2017	1,05
2018	1,04
2019	1,03
2020	1,02

Całkowite zapotrzebowanie roczne na pasażerskie przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe realizowane na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wg poszczególnych motywacji podróży, w latach 2015, 2020 i 2025, przedstawiono w tabeli 7.

³⁶ Powyższe oznacza również, że wielkości podane w tabeli 6 należy traktować jako wstępne oszacowanie, które będzie podlegało weryfikacji co 5 lat, począwszy od roku 2016.

Tabela 7

**Roczne całkowite zapotrzebowanie na przewozy osób w przewozach
wg motywacji podróży [mln osób]**

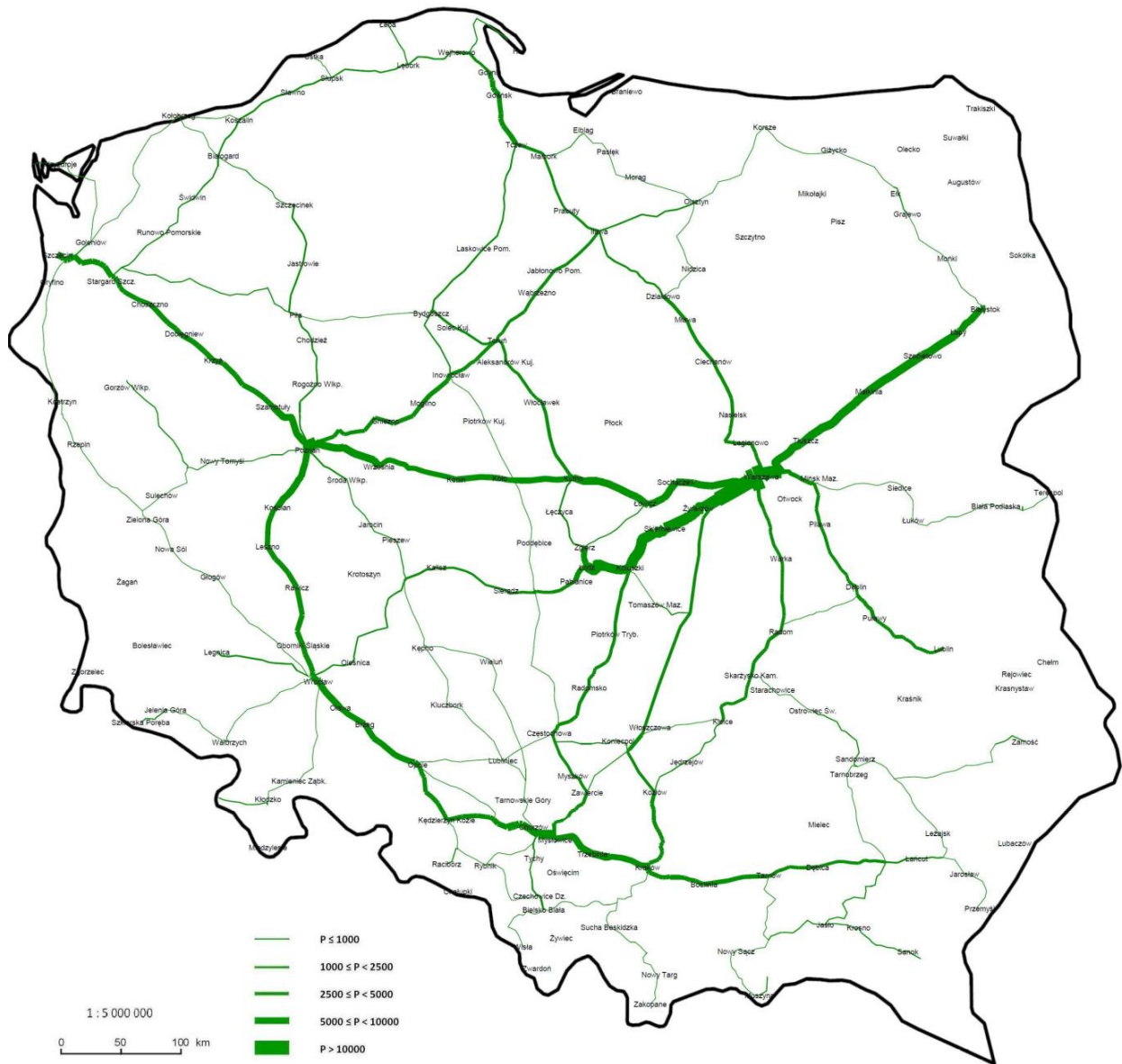
Motywacja podróży	Rok			
	2010	2015	2020	2025
dom – praca – dom (DPD)	191,3	189,6	182,3	178,0
dom – nauka – dom (DND)	9,9	8,4	8,6	9,3
dom – inne – dom (DID)	188,0	189,2	186,6	186,7
podróże służbowe (S)	143,7	143,7	134,3	127,6
Razem	532,9	530,9	511,8	501,6

Do roku 2025 największy spadek zapotrzebowania na podróże wystąpi prawdopodobnie w grupie podróży służbowych (S), co z uwagi na istotność tej motywacji będzie mieć istotne znaczenie dla kształtowania się trendów przewozowych. Głównym powodem takiej sytuacji są występujące zjawiska demograficzne, przede wszystkim zaś starzenie się społeczeństwa i zmniejszanie się łącznej liczby osób pracujących.

Prognozowany na 2015 rok rozkład przestrzenny potoków ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich oraz międzynarodowych został przedstawiony na rysunkach 20 oraz 21.

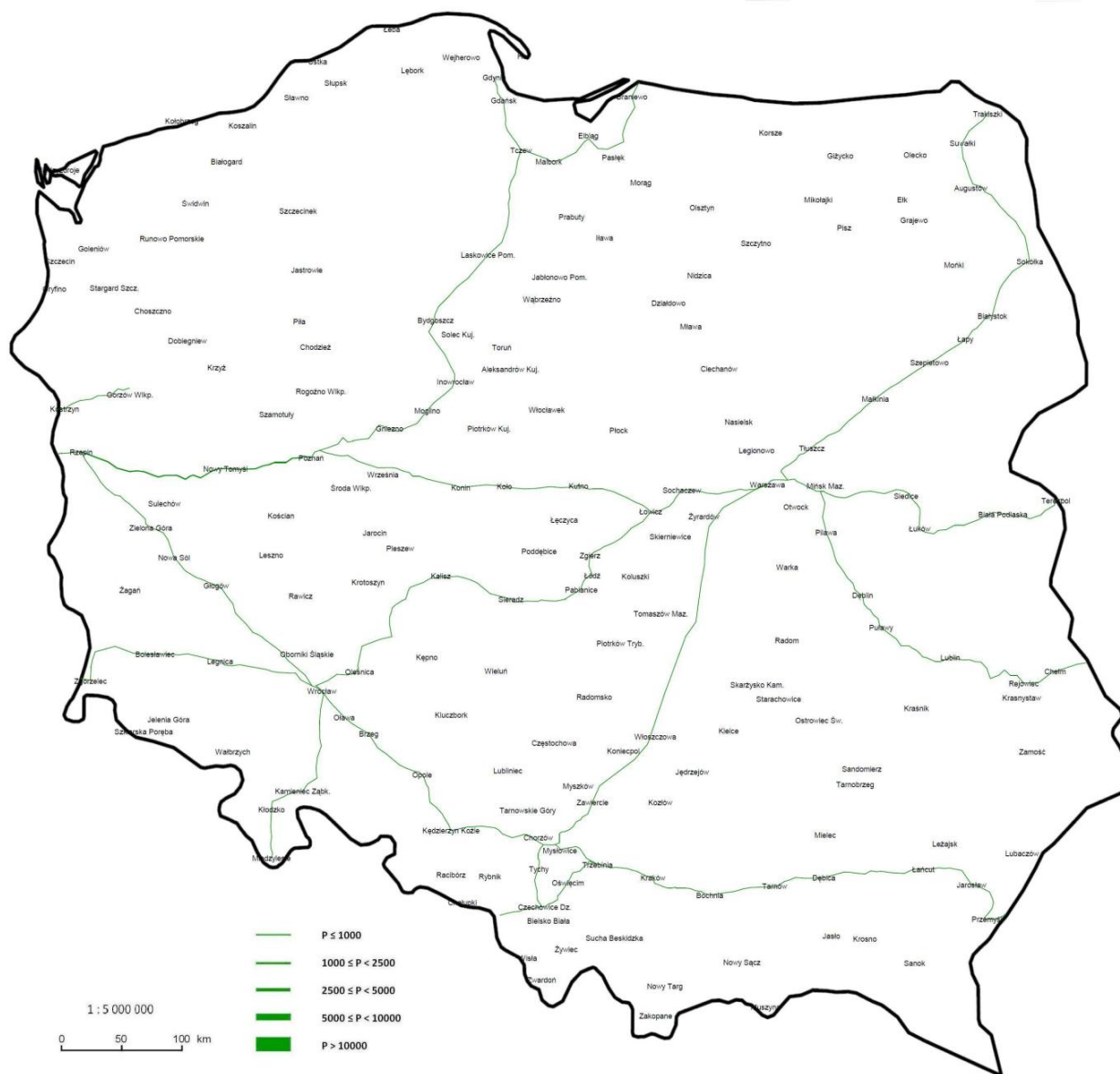
Rysunek 20

**Potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich w 2015 r.
(wariant najbardziej prawdopodobny)**



Rysunek 21

**Potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzynarodowych w 2015 r.
(wariant najbardziej prawdopodobny)**



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

Pomimo iż prognozy popytu obejmują horyzont roku 2025, trudno oczekiwać, aby organizator kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w takiej właśnie perspektywie czasowej konstruował ofertę. Dlatego przyjęto, że do 2015 r. oferta objęta Planem, dla poszczególnych wariantów prognostycznych, będzie konstruowana w sposób poniżej przedstawiony. Została ona stworzona na podstawie zapisów narodowej polityki kolejowej, jaką jest *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, w myśl którego, z uwzględnieniem wpływu transportu na środowisko, transport kolejowy powinien dążyć do tego, by stać się podstawowym elementem systemu transportu zbiorowego w przewozach o charakterze dalekobieżnym. Natomiast przewozy (kolejowe i drogowe) o charakterze gminnym, powiatowym i wojewódzkim powinny pełnić funkcję uzupełniającą oraz dowozowo-odwozową i przyczynić się do stworzenia kompleksowej, zintegrowanej oferty przewozowej.

- **w wariancie minimalnym** – do 2015 roku oferta ujęta w umowie ramowej dla przewozów międzywojewódzkich zostanie utrzymana na obecnym poziomie i na obecnych zasadach, i nie będzie podlegać dalszym zasadniczym ograniczeniom; zakres oferty pozostanie powiązany z występującymi na terenie kraju zależnościami społeczno-gospodarczymi, które zostały przedstawione w Planie; utrzyma ona swój charakter, podtrzymując jedynie istniejące związki ekonomiczne; w zakresie przewozów międzynarodowych nie będą finansowane pociągi międzynarodowe kursujące wg kategorii osobowej i nastąpi jedynie podtrzymanie obowiązującej oferty pociągów dalekobieżnych;
- **w wariancie maksymalnym** – do 2015 roku obecna oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie rozszerzona o następujące relacje: Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój, Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny Lublin – Bełżec, Olsztyn – Mikołajki, Ełk – Olecko – Suwałki, Lublin – Stalowa Wola Rozwadów, Olsztyn – Szczytno – Pisz, Lublin – Zamość oraz punkty postojów handlowych: Mrągowo, Mikołajki, Szczytno, Pisz, Olecko, Kraśnik, Rzeszyca, Krasnystaw, Józefów Roztoczański, Susiec, Bełżec, Gorlice Zagórzany, Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Skwierzyna, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz; przewidywane jest również uruchomienie połączeń włączających do obsługi linię komunikacyjną Wrocław – Zgorzelec; nie będą finansowane pociągi międzynarodowe kursujące wg kategorii osobowej, natomiast oferta w zakresie połączeń dalekobieżnych obejmie dodatkowo relacje: Warszawa – Grodno, Wrocław – Praga, Gdańsk – Szczecin – Berlin/Hamburg, Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Gorzów Wlkp. – Berlin, uwzględniające Łódź w wybranych połączeniach Warszawy z Berlinem i Pragą, zaś połączenia Kraków/Katowice/Wrocław – Berlin zostaną skierowane przez Zieloną Górę;
- **w wariancie najbardziej prawdopodobnym** – do 2015 roku oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie rozszerzona o następujące relacje: Wrocław – Legnica, Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój, Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny oraz punkty postojów handlowych: Gorlice Zagórzany, Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Skwierzyna, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz; nie będą finansowane pociągi międzynarodowe kursujące wg kategorii osobowej, natomiast oferta w zakresie połączeń dalekobieżnych obejmie dodatkowe relacje: Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Wrocław – Praga i Gorzów Wlkp. – Berlin, zaś połączenie Kraków/Katowice/Wrocław – Berlin zostanie skierowane przez Zieloną Górę; część graficzna, stanowiąca załącznik nr 2 do rozporządzenia, ilustruje docelową sieć komunikacyjną z zaznaczeniem granic obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej, zaplanowaną do obsłużenia w tym wariancie.

Zasadą w realizacji poszczególnych wariantów powinno być³⁷:

- **w przewozach międzywojewódzkich:**
 - zapewnienie **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi;
 - zapewnienie **bezpośrednich** pociągów pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich;
 - dążenie do zapewnienia **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para na dobę w sezonie, poza nim – w wybrane dni tygodnia) w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
 - dążenie do zapewnienia **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para na dobę) w połączeniach pomiędzy Warszawą (lub innymi miastami wojewódzkimi, w zależności od istniejących ciężarów gospodarczych i właściwości organizatorów) a obszarami o najniższej dostępności transportowej, określonymi w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*;

³⁷ W zależności od możliwości technicznych infrastruktury i finansowych organizatora.

– w przewozach międzynarodowych:

- zapewnienie **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para na dobę) pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich (Berlin, Praga, Bratysława, Kijów, Mińsk, Moskwa) bądź dogodnych skomunikowań (Wilno);
- dążenie do zapewnienia **bezpośrednich** pociągów pomiędzy Warszawą a innymi stolicami europejskimi będącymi tradycyjnie celami podróży (Budapeszt, Wiedeń) bądź dogodnych skomunikowań (Bruksela, Paryż);
- dążenie do zapewnienia **bezpośrednich** pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi (Gdańsk – Berlin, Kraków/Katowice – Berlin, Warszawa – Drezno, Rzeszów – Preszów/Koszyce);
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą:
 - **bezpośrednimi** pociągami (Gorzów Wlkp. – Berlin, Zielona Góra – Berlin, Wrocław – Berlin, Wrocław – Praga, Katowice – Praga, Katowice – Bratysława, Rzeszów – Kijów, Lublin – Kijów, Gdańsk – Kaliningrad),
 - poprzez system skomunikowań:
 - Szczecin – Berlin (w Angermünde – pociągi transgraniczne),
 - Opole – Praga (we Wrocławiu lub w Kamieńcu Żąbkowickim – pociągi wojewódzkie),
 - Kraków – Bratysława (w Katowicach – pociągi międzywojewódzkie),
 - Rzeszów – Bratysława (w Katowicach – pociągi międzywojewódzkie),
 - Lublin – Mińsk (w Łukowie – pociągi wojewódzkie),
 - Białystok – Mińsk (w Grodnie – pociągi transgraniczne),
 - Białystok – Wilno (w Szostakowie/Sestokai – pociągi międzynarodowe),
 - Olsztyn – Moskwa (w Warszawie – pociągi międzywojewódzkie).

Należy podkreślić, że powyższe zasady dotyczą zapewnienia minimalnego standardu w zakresie uruchamiania pociągów bezpośrednich we wskazanych relacjach, z których większość i tak będzie również obsługiwana przez dotychczasowe pociągi, z wyznaczonymi tam postojami, w zależności od realizowanego wariantu rozwoju oferty. Nie stanowi to dążenia do ograniczenia dostępu do oferty ministra poprzez zastąpienie obecnego jej zakresu pociągami o znacznie niższej częstotliwości kursowania, lecz jest elementem jej uzupełniania, rozwijania i dalszego doskonalenia.

Poszczególne warianty i zasady realizacji przewozów zostały sformułowane na podstawie czynników, o których mowa w art. 12 ust 2 ustawy PTZ, z uwzględnieniem sytuacji społeczno-gospodarczej istniejącej w poszczególnych regionach kraju. Ofertą ministra objęto w możliwie największym stopniu obszary województw podkarpackiego, lubuskiego, zachodniopomorskiego, lubelskiego i warmińsko-mazurskiego, zgodnie z założeniami *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*.

Realizacja oferty będzie corocznie oceniana pod kątem dostosowania do potrzeb społeczeństwa.

Na każdej stacji, na której wyznaczono postoje handlowe pociągów objętych Planem, zostanie zapewniony 30-minutowy średniosieciowy czas wzajemnych skomunikowań. Na stacjach tych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą dążyć do zapewnienia przez operatorów realizujących przewozy takiego czasu oczekiwania pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego bądź międzynarodowego a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów.

Pozostali organizatorzy uwzględnią w swych planach, stosownie do miejscowych uwarunkowań, umożliwienie pasażerom dostępu do tych punktów z wykorzystaniem innych niż transport kolejowy rodzajów transportu, zapewniając możliwość przybycia do danego punktu w godzinach ułatwiających im skorzystanie z pociągów z oferty ministra,.

Dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami

(powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach:

- Białogard (kierunki: Kołobrzeg, Słupsk),
- Białystok (kierunki: Ełk, Augustów, Suwałki, Kuźnica Białostocka, Bielsk Podlaski, Łapy),
- Bielsko Biała Główna (kierunki: Wadowice, Zwardoń),
- Bydgoszcz (kierunki: Piła, Inowrocław, Toruń, Chojnice),
- Częstochowa (kierunki: Kielce, Zawiercie, Lubliniec),
- Dęblin (kierunek Radom),
- Działdowo (kierunki: Olsztyn, Hawa),
- Ełk (kierunki: Olsztyn p. Giżycko, Białystok, Szczytno),
- Gdynia Główna (kierunki: Hel, Słupsk, Kościerzyna),
- Głogów (kierunek Leszno),
- Gniezno (kierunki: Września, Jarocin, Krotoszyn, Nakło n. Notecią),
- Hawa (kierunki: Olsztyn, Ełk, Działdowo, Malbork, Toruń),
- Inowrocław (kierunki: Toruń, Bydgoszcz),
- Jabłonowo Pomorskie (kierunek Grudziądz, Brodnica),
- Jaworzyna Śląska (kierunek Świdnica)
- Katowice (kierunki: Rybnik, Tychy Miasto, Bielsko-Biała, Zawiercie, Olkusz, Trzebinia, Tarnowskie Góry, Gliwice),
- Kędzierzyn Koźle (kierunki: Racibórz, Nysa),
- Kielce (kierunek Częstochowa),
- Koluszki (kierunki: Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski),
- Kołobrzeg (kierunek Trzebiatów),
- Kostrzyn (kierunek Gorzów Wlkp.),
- Koszalin (kierunki: Kołobrzeg, Białogard, Mielno),
- Kraków Główny (kierunki: Tarnów, Zakopane, Oświęcim przez Trzebinę),
- Krzyż (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Piła),
- Kutno (kierunki: Płock, Łódź, Łowicz, Konin),
- Laskowice Pomorskie (kierunek Grudziądz),
- Legnica (kierunek Żary),
- Leszno (kierunki Krotoszyn, Głogów),
- Lębork (kierunek Łeba),
- Lublin (kierunki: Chełm, Zamość, Stalowa Wola),
- Lubliniec (kierunki: Tarnowskie Góry, Kluczbork),
- Łowicz Główny (kierunek Skierniewice),
- Łódź Kaliska (kierunki: Sieradz, Kutno),
- Łuków (kierunek Lublin przez Dęblin),
- Malbork (kierunki: Elbląg, Kwidzyn),

- Nakło n. Notecią (kierunek Gniezno),
- Nasielsk (kierunek Płońsk),
- Olsztyn Główny (kierunki: Elk przez Giżycko, Mikołajki, Szczytno, Elbląg, Braniewo, Iława, Działdowo),
- Opole Główne (kierunki: Kędzierzyn Koźle, Nysa, Kluczbork, Lubliniec),
- Ostrów Wlkp. (kierunki: Poznań, Leszno, Kluczbork),
- Piła Główna (kierunki: Nakło n. Notecią, Chojnice),
- Poznań (kierunki: Piła, Konin, Ostrów Wlkp., Leszno, Gniezno),
- Pszczyna (kierunek Żory),
- Radom (kierunki: Warszawa Zachodnia, Pionki, Skarżysko-Kamienna, Łódź),
- Rybnik (kierunki: Żory, Wodzisław Śląski),
- Rzeszów (kierunki: Przemyśl, Tarnów, Tarnobrzeg, Jasło),
- Siedlce (kierunek Hajnówka),
- Skarżysko-Kamienna (kierunki: Ostrowiec Świętokrzyski, Kielce),
- Skierniewice (kierunek: Łowicz),
- Słupsk (kierunki: Szczecinek, Ustka),
- Stalowa Wola Rozwadów (kierunki: Lublin, Tarnobrzeg),
- Szczecin (kierunki: Świnoujście, Kołobrzeg przez Goleniów, Gryfino),
- Szczecinek (kierunek Słupsk),
- Tarnów (kierunki: Krynica przez Nowy Sącz, Rzeszów),
- Tczew (kierunki: Chojnice, Elbląg),
- Tłuszcz (kierunek Ostrołęka),
- Toruń (kierunki: Grudziądz, Inowrocław, Włocławek),
- Trzebinia (kierunek Oświęcim),
- Warszawa Wschodnia (kierunki: Legionowo, Siedlce, Dęblin, Wołomin),
- Warszawa Zachodnia (kierunki: Łowicz, Skierniewice, Radom),
- Węglińiec (kierunki: Lubań, Żary),
- Wrocław (kierunki: Zgorzelec, Opole, Kłodzko, Jelenia Góra, Głogów, Kluczbork, Leszno),
- Września (kierunki: Jarocin, Gniezno),
- Zbąszynek (kierunki: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Rzepin),
- Zielona Góra (kierunki: Głogów, Żary).

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

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

- pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że opłaty te pobiera operator lub pobiera je organizator przewozów;

- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora, w sytuacji gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna – pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług wysokość rekompensaty jest obliczana zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do rozporządzenia 1370;
- 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, iż w ramach tej rekompensaty operatorowi przysługuje także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia 1370, zaś sposób określania wysokości rozsądnego zysku zostanie ustalony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w drodze rozporządzenia.

Aktualnie organizator przewozów objętych Planem – minister jest związany umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi przed dniem wejścia w życie ustawy PTZ. Umowy te były zawierane na podstawie przepisów *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16 poz. 94, z późn. zm.³⁸), zwanej dalej „ustawą TK”. Zgodnie z uchylonymi już przepisami art. 40a ustawy TK, przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc, były dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa, a przewozy wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi z rezerwacją miejsc mogły być dotowane jako usługi z publicznego budżetu państwa. Minister był zobowiązany do zawarcia z przewoźnikiem kolejowym umowy ramowej na okres nie krótszy niż 3 lata (art. 40 ust. 4 ustawy TK), na podstawie której zawierane były umowy na okres obowiązywania rjp (w praktyce umowa jednoroczna). Zgodnie z art. 40 ust. 4a ustawy TK umowa ramowa określała m.in. warunki i tryb zawierania umów na dany rjp oraz planowane łączne nakłady finansowe na dofinansowanie pociągów objętych umową na dany rjp.

Obecnie obowiązują zawarte przez ministra na podstawie wyżej omówionych przepisów następujące umowy ramowe:

- *Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzywojewódzkie* – na okres do 25 lutego 2021 r. z możliwością przedłużenia o 5 lat;
- *Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzynarodowe (dalekobieżne)* – na okres do końca 2013 roku;

³⁸ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460.

- *Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych z PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. – przewozy międzynarodowe (dalekobieżne) – na okres do końca 2013 roku.*

Na podstawie tych umów są zawierane umowy roczne na uzgodniony rjp .

Wymienione wyżej umowy początkowo były zawarte na okres trzech lat. Aby jednak zapewnić przewoźnikom stabilną sytuację finansową, gwarantującą dofinansowywanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych wykonywanych jako usługi publiczne w dłuższym okresie, w drodze stosownych aneksów, w roku 2008 przedłużono termin obowiązywania umów do 31 grudnia 2013 r.

W lutym 2011 roku minister zawarł z PKP Intercity S.A. nową dziesięcioletnią umowę ramową w zakresie przewozów międzywojewódzkich spełniającą wymagania wynikające z przepisów rozporządzenia 1370, a w umowach obejmujących przewozy międzynarodowe w drodze aneksów wprowadzono postanowienia umożliwiające wypłatę rozsądnego zysku.

Rekompensata wypłacana przewoźnikom kolejowym na podstawie zawartych umów 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, przychody ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów podmiotom zewnętrznym, przychody z dzierżawy wagonów barowych, utracone przychody z tytułu ulg przejazdowych dla pracowników kolejowych, emerytów i rencistów kolejowych, przychody finansowe.

Wysokość dotacji budżetowej przeznaczonej na ten cel (łącznie dla przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych) określa corocznie ustawa budżetowa, a podziału tych środków na wydatki wynikające z poszczególnych umów ostatecznie dokonuje minister na podstawie oszacowanego przez przewoźników kolejowych deficytu ofert objętych w danym roku dofinansowaniem w ramach poszczególnych umów.

W latach 2006–2011 z budżetu państwa na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przeznaczono łącznie środki zestawione w tabeli 8.

Tabela 8

**Dofinansowanie przewozów kolejowych – wydatki budżetu państwa
w latach 2006–2011 [tys. zł]**

Zadanie	Lata					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe, w tym:	581 037,90	538 858,10	600 880,50	610 088,59	665 581,33	716 168,63
dotacja dla przewoźników kolejowych na pokrycie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych	352 509,70	361 208,40	360 880,50	330 034,00	325 135,48	410 744,08
dotacja na dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych ³⁹	228 528,20	177 649,70	240 000,00	280 054,59	340 445,85	305 424,55

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

Podstawą do planowania wielkości subsydiowania przewozów międzywojewódzkich z budżetu państwa są postanowienia uchwały Rady Ministrów nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Uchwała ta przewiduje, że Rada Ministrów

³⁹ Kwoty dotacji na dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w latach 2006–2011 obejmują faktyczne wykonanie planu wynikającego z wysokości środków zaplanowanych w budżecie państwa.

przeznaczy na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w latach 2011–2020 z budżetu państwa kwotą brutto 2 785 564 tys. zł (słownie: dwa miliardy siedemset osiemdziesiąt pięć milionów pięćset sześćdziesiąt cztery tysiące zł) w okresie obowiązywania umowy, 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 na podstawie umowy ramowej dotyczącej świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Uchwała upoważniła ministra do zawarcia dziesięcioletniej umowy ramowej z PKP Intercity S.A. Umowa taka została zawarta w dniu 25 lutego 2011 r. Jednym z najważniejszych załączników do niej jest *Plan finansowy na lata 2011–2020*, w którym określono wysokość dofinansowania w podziale na poszczególne lata w okresie obowiązywania umowy, czyli w okresie dziesięcioletnim.

Niezwykle istotną kwestią w planowaniu wydatków budżetowych na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich są postanowienia umowy ramowej, odnoszące wydatki roku 2012 i kolejnych lat do zaplanowanych wydatków roku 2011, tj. kwoty 240 000,00 tys. zł. Począwszy od 2012 roku, w okresie obowiązywania omawianej umowy ramowej środki na dofinansowanie podlegają corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych powiększony o 1 punkt procentowy. Z planu finansowego wynika zatem, iż w okresie obowiązywania umowy, tj. w latach 2011–2020, kwota dofinansowania przewozów międzywojewódzkich z budżetu państwa będzie wynosiła 2 785 564,00 tys. zł brutto (słownie: dwa miliardy siedemset osiemdziesiąt pięć milionów pięćset sześćdziesiąt cztery tysiące zł), co oznacza, że finansowanie przewozów międzywojewódzkich będzie takie jak w tabeli 9.

Tabela 9

Wydatki z budżetu państwa (PLAN) na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich [tys. zł]

Lata										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Razem
240 000	248 160	256 375	264 809	273 468	282 274	291 250	300 366	309 647	319 214	2 785 564

Zapewnienie środków budżetowych na dofinansowanie przewozów międzynarodowych ma odmienny charakter. Zgodnie z obowiązującymi do końca lutego 2011 roku przepisami ustawy o transporcie kolejowym, jak i aktualnie 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 jest zobowiązany do zapewnienia w ramach limitu określanego corocznie w ustawie budżetowej łącznie na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe środków na obligatoryjne dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich. Skutkiem tego jest ograniczenie możliwej do objęcia umową o świadczenie usług publicznych oferty w zakresie przewozów międzynarodowych. Oznacza to, że planowanie wydatków na realizację tego zadania nie ma takiego samego poziomu dokładności, jaki jest możliwy w odniesieniu do przewozów międzywojewódzkich.

W tabeli 10 zaplanowano więc wydatki minimalne w kolejnych latach okresu 2011–2020, zakładając ewentualne ich zwiększenie warunkowane przyznanym limitem w ustawie budżetowej dla ministra.

Tabela 10

Wydatki z budżetu państwa (PLAN) na dofinansowanie przewozów międzynarodowych [tys. zł]

Lata										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Razem
71 000	76 515	78 818	81 187	83 637	86 137	88 701	91 348	94 092	96 918	848 353

W Planie przyjęto, że przedstawione powyżej założenia powinny umożliwić sfinansowanie co najmniej wariantu najbardziej prawdopodobnego, przy zastrzeżeniu, że do 2016 r. zrealizowane zostaną inwestycje taborowe określone w podpunkcie 4.2 oraz infrastrukturalne ujęte w *Wieloletnim Programie Inwestycji*

Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, co umożliwi poprawę poszczególnych elementów oferty ministra, a tym samym zachęci pasażerów do korzystania z niej w coraz większym stopniu.

4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru

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

Jednym z beneficjentów tych środków jest spółka PKP Intercity S.A., której projekt inwestycyjny *Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych* został umieszczony na liście projektów indywidualnych POIiŚ (poz. 7.1–39.1). Orientacyjny koszt całkowity obu etapów tego projektu (etap II stanowi budowa hali wielopociągowej na potrzeby taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych) wynosi ogółem 2 102,93 mln zł, a szacunkowa kwota dofinansowania ze środków UE wynosi 857,38 mln zł (według zaktualizowanej i obowiązującej od 12 sierpnia 2011 r. listy projektów indywidualnych dla POIiŚ). Pozostała kwota będzie pochodziła ze środków własnych przewoźnika, tj. kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego gwarantowanego przez Skarb Państwa. Etap I projektu obejmie zakup 20 nowoczesnych składów zespolonych. Nowo zakupione pociągi będą jeździły na trasach: Warszawa – Gdynia, Warszawa – Kraków, Warszawa – Katowice. W całym składzie pociągu zostaną zainstalowane gniazda elektryczne umieszczone tak, aby każdy pasażer mógł z nich skorzystać. W każdym ze składów wydzielone zostaną w części bezprzedziałowej dwa miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W każdym składzie rozmieszczonych zostanie 9 toalet. Jedna z nich będzie powiększona oraz przeznaczona dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Dodatkowo będzie ona wyposażona w przewijak dla niemowląt. Wszystkie składy wyposażone będą w elektroniczny system zewnętrznej i wewnętrznej informacji, a także w przyciski umożliwiające przywołanie obsługi pociągu. Dla osób nieznających języka polskiego przewidziano udogodnienia w postaci komunikatów w języku angielskim (elektroniczny system zewnętrznej i wewnętrznej informacji audiowizualnej).

18 lipca 2011 r. została podpisana umowa o finansowanie projektu pomiędzy spółką PKP Intercity S.A. a Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Natomiast 17 sierpnia 2011 r. zawarta została umowa o dofinansowanie projektu, przyznająca na realizację I etapu środki z UE w wysokości 794,58 mln zł. Z kolei 8 sierpnia 2012 r. podpisano umowę o dofinansowanie ze środków UE w wysokości 63,3 mln zł II etapu przedsięwzięcia. PKP Intercity S.A. otrzyma wsparcie z funduszy UE na zakup taboru w ramach umowy o usługi publiczne, zobowiązującej przewoźnika do zapewnienia wymaganej jakości usług w przewozach międzywojewódzkich na określonych trasach oraz gwarantującej, iż rekompensata wypłacona przewoźnikowi nie będzie nadmierna. W ramach umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, spółka PKP Intercity S.A. została zobowiązana do poprawy jakości świadczonych usług przewozowych na określonych trasach, w związku z czym przewidziano dofinansowanie zakupu nowego taboru.

W ramach POIiŚ, PKP Intercity S.A. realizuje i planuje do realizacji także inne niżej omówione projekty:

- *Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl – Szczecin; POIiŚ 7.1–50* – w dniu 17 lipca 2012 r. podpisana została umowa o dofinansowanie projektu.

Ogólny zakres projektu obejmuje:

- modernizację 20 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 141A; modernizacja bez zmiany typu wagonu;
- modernizację 18 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 140A; modernizacja bez zmiany typu wagonu;
- modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Ainw z przystosowaniem do przewozu osób niepełnosprawnych;

- modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Arow z przystosowaniem do przewozu rowerów;
- modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 112A; po modernizacji wagony będą wagonami bezprzedziałowymi typu 113WRb z przystosowaniem do celów gastronomicznych.

Przewidywany okres realizacji projektu: lata 2011–2013. Projekt otrzyma dofinansowanie w wysokości ponad 60 mln zł.

- *Odnowa taboru PKP IC S.A. dla relacji Warszawa – Łódź*; POIiŚ 7.1–49 – projekt znajduje się na liście rezerwowej projektów indywidualnych POIiŚ.

Jest to również projekt inwestycyjny, którego beneficjentem jest PKP Intercity S.A. Zakłada on zakup 30 sztuk wagonów piętrowych, co pozwala na zestawienie 5 składów sześciowagonowych (liczba miejsc w składzie w takim przypadku to około 650–680, w zależności od konfiguracji wnętrza wagonu).

Przewidywany okres realizacji projektu: lata 2011–2014.

Programowana wartość projektu – 190,00 mln zł brutto, w tym maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych 126, 62 mln zł brutto.

- *Odnowa taboru PKP IC S.A. dla relacji Wrocław – Gdynia* – projekt planowany do zgłoszenia na listę projektów indywidualnych POIiŚ przy jej najbliższej aktualizacji

Projekt zakłada zakup ok. 25 sztuk wagonów klasycznych, jednak ostateczny zakres projektu będzie zależał od wyniku rozeznania rynku wykonawców oraz rezultatów studium wykonalności. Jest ściśle powiązany z projektami infrastrukturalnymi dotyczącymi modernizacji linii kolejowej E 59, CE65 oraz E65.

Przewidywany okres realizacji projektu: lata 2011–2014.

Programowana wartość projektu wynosi 190,00 mln zł brutto, w tym maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych 126,62 mln zł brutto.

Dla samorządów województw przewidziano w latach 2010–2015 środki z rezerwy celowej budżetu państwa – 700 mln zł na tabor pasażerski. Ponadto ze środków Funduszu Kolejowego w latach 2009–2015 przeznaczono 800 mln zł na zakup, modernizację, remont pasażerskiego taboru kolejowego do wykonywania przewozów regionalnych lub na wkład własny konieczny do zrealizowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego określonych w regionalnych programach operacyjnych. Potencjalnie samorządy województw dysponują również środkami własnymi oraz środkami z regionalnych programów operacyjnych na poprawę jakości posiadanego parku taborowego. Dostępność źródeł finansowania sprawia, że segment lekkich pojazdów szynowych należących do samorządów, a będących w użytkowaniu przewoźników świadczących usługi o charakterze służby publicznej w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich jest zaliczany do kategorii najmłodszych pojazdów kolejowych eksploatowanych na polskiej sieci kolejowej.

Uchwała nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz Porozumienie zawarte w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a województwami zakładają, że w latach 2016–2020 Rada Ministrów przeznaczy z budżetu państwa i programów UE do 3 851 mln zł na sfinansowanie programu inwestycyjnego w zakresie modernizacji i zakupu taboru kolejowego służącego do regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Faktyczna wielkość przyznanych na ten cel środków pochodzących ze wsparcia UE jest uzależniona jednak od wysokości wsparcia przyznanego Polsce. Standard taboru kolejowego nabywanego przez samorządy terytorialne oddziałuje na sytuację w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych – tylko wzajemne powiązanie ofert organizatorów o różnym zakresie odpowiedzialności za publiczny transport zbiorowy pozwoli na zaproponowanie pasażerom pożądanego komfortu podróży na każdym jej etapie.

Utrzymanie w perspektywie do roku 2030 możliwości finansowania ze środków publicznych modernizacji i wymiany taboru pasażerskiego przeznaczonego do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozostaje jednym z głównych zamierzeń narodowej polityki kolejowej określonej w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*.

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

W polskim systemie prawnym określonym grupom społeczeństwa i pewnym grupom zawodowym przyznano uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami transportu publicznego, w tym też transportu kolejowego. Uprawnienia te są gwarantowane zapisami ustawowymi, tj. przepisami *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.⁴⁰). 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 % od ceny biletu normalnego stosowanego przez przewoźnika kolejowego.

Usługi przewozowe w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej są wykonywane z uwzględnieniem obowiązujących ulg ustawowych, które mają charakter socjalny. Obejmują m.in. przejazdy dzieci i młodzieży, emerytów i inwalidów, funkcjonariuszy służb mundurowych, dzieci i młodzieży niepełnosprawnej. Obowiązują wyłącznie w klasie 2, a tylko w przypadku 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 2010 r. Nr 101, poz. 648 i Nr 113, poz. 745, z 2011 r. Nr 112, poz. 654 oraz z 2012 poz. 118);
- *ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych okresu powojennego* (Dz. U. z 2012 r. Nr 400);
- *ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych* (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824, z 2010 r. Nr 225, poz. 1465 oraz z 2011 r. Nr 122, poz. 696).

Również *ustawa z dnia 18 marca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki oraz o zmianie niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2011 r. Nr 84, poz. 455) od dnia 1 stycznia 2012 r. wprowadziła ulgę 51% dla doktorantów przy przejazdach środkami kolejowego publicznego transportu zbiorowego w pociągach osobowych, pośpiesznych i ekspresowych.

Przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do honorowania powyższych uprawnień, a utracone z tego tytułu przychody są im refundowane z budżetu państwa w formie dotacji. Wysokość dotacji określa corocznie ustawa budżetowa. Stawkę dotacji oraz szczegółowe zasady otrzymania dofinansowania określa zaś stosowne rozporządzenie Ministra Finansów⁴¹. Środki, które otrzymują przewoźnicy, stanowią pomoc publiczną w formie rekompensaty z tytułu nałożenia na nich zobowiązania do świadczenia usług publicznych. Pomoc taka jest zgodna z przepisami rozporządzenia 1370. W tabeli 8 przedstawiono wysokość dotacji przyznanej w latach 2006–2011.

Zakładając, iż zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od roku 2013, a skończywszy na roku 2016, który to moment określono jako graniczny w związku z postanowieniami art. 80 ustawy PTZ – kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych zgodnie z tabelą 11.

⁴⁰ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 137, poz. 1304, Nr 149, poz. 1452 i Nr 203, poz. 1966, z 2005 r. Nr 90, poz. 756 i Nr 180, poz. 1497, z 2006 r. Nr 141, poz. 1011 i Nr 249, poz. 1824, z 2007 r. Nr 82, poz. 558, Nr 180, poz. 1280 i Nr 191, poz. 1370, z 2009 r. Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 222, poz. 1456 i Nr 238, poz. 1578 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 84, poz. 455 i Nr 205, poz. 1203.

⁴¹ *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich* (Dz. U. z 2010 r. Nr 188, poz. 1261), zmienione *rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich* (Dz. U. z 2010 r. Nr 257, poz. 1732).

Tabela 11

Wydatki z budżetu państwa (PLAN) na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów [tys. zł]

2012	2013	2014	2015	2016	Razem
393 300	407 853	411 286	420 622	429 960	2 063 021

Dla kolejnych lat dotacja określona zostanie podczas weryfikacji Planu przewidywanej na rok 2016.

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

Z uwagi na obowiązującą do 2013 roku umowę ramową nie przewidywano dokonywania wyboru podmiotu realizującego usługi publiczne w zakresie pasażerskich kolejowych przewozów międzywojewódzkich w drodze przetargu. Na podstawie zawartej na okres 10 lat (z możliwością przedłużenia o kolejne 5 lat) *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z dnia 25 lutego 2011 r.*, do której podpisania ówczesny Minister Infrastruktury otrzymał upoważnienie w uchwale Rady Ministrów nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010 r., zostało to bezpośrednio zlecone PKP Intercity S.A. Nadal bowiem nie ma w Polsce innego przewoźnika kolejowego, który posiadałby zdolność (organizacyjną i funkcjonalną; szczególne znaczenie ma tu dysponowanie taborem odpowiednim do zastosowania na długich trasach) wykonywania przewozów międzywojewódzkich w takim zakresie, takiej skali i na takich zasadach jak PKP Intercity S.A. W możliwym do przewidzenia okresie umowa ramowa z dnia 25 lutego 2011 r. obowiązywać będzie na dotychczasowych zasadach. Decyzja o jej ewentualnym przedłużeniu zostanie podjęta na podstawie analizy stopnia dojrzałości i konkurencyjności rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Oznacza to, że w dziedzinie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich minister obejmie dofinansowaniem generujące straty pociągi dalekobieżne, uruchamiane w relacjach wynikających z omawianej umowy ramowej oraz zapotrzebowania na nie określonego w ramach niniejszego Planu.

Natomiast w przypadku przewozów międzynarodowych zawarte z przewoźnikami umowy ramowe obowiązują do końca 2013 roku. Zakres wykonywania i skala zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzynarodowe, których organizatorem pozostaje minister, znacząco odbiega od wielkości popytu na przewozy międzywojewódzkie. Istnieje więc pewien rynek przewoźników kolejowych, którzy byłiby zdolni do ich świadczenia. Z tego powodu w przyszłości wybór przewoźnika (operatora) świadczącego tego typu usługi nastąpi już w drodze udzielenia zamówienia publicznego, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Biorąc jednak pod uwagę, że zmiana trybu wyboru operatora wymaga przestrzegania stosownych procedur zamówień publicznych oraz umożliwienia wybranemu podmiotowi dokonania zamówienia tras pociągów, w trybie ustawy TK i wydanych do niej rozporządzeń, w rjp edycji 2014/2015 nastąpi powierzenie wykonywania przewozów międzynarodowych na dotychczasowych zasadach. Natomiast w odniesieniu do kolejnych rjp (począwszy od jego edycji 2015/2016) zadania w tym zakresie realizować będzie operator wyłoniony w trybie konkurencyjnym.

Hierarchiczny układ systemu planowania i organizowania publicznego transportu zbiorowego powoduje, że pozostali organizatorzy pośrednio lub bezpośrednio uwzględniają w swoich planach dokument opracowany przez ministra, co w obszarze kolejowych przewozów pasażerskich nadaje mu priorytetowy charakter. W dużej mierze kształtuje on zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego. Dlatego też plany transportowe niższego szczebla przede wszystkim powinny zapewnić komplementarność usług transportowych z ofertą przewidzianą przez ministra, a także pozostałych organizatorów, i uwzględniać:

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

Z uwagi na ogólne zapisy ustawy TK dotyczące priorytetów w przydzielaniu przez zarządcę infrastruktury

kolejowej tras pociągów należy doprecyzować, że co do zasady zarządca infrastruktury zapewnia właściwe skomunikowanie pociągów regionalnych z priorytetowo traktowanymi pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, przy uwzględnieniu potrzeb związanych z dowozami/odwozami pasażerów do/z pracy.

Istotnym wyróżnikiem polskiego rynku jest fakt nieprzyznania prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu 1370. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej nie uzyskają zatem prawa do samodzielnego obsługiwanie konkretnej sieci lub danego obszaru z wyłączeniem innych tego typu podmiotów gospodarczych. Są oni natomiast uprawnieni do ubiegania się o rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym lub z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich, wraz z prawem do kabotażu, nastąpiło z dniem 1 stycznia 2010 r. Na podstawie ustawy TK Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, został organem upoważnionym do ewentualnego ograniczenia prawa dostępu do rynku przewoźnikowi kolejowemu wykonującemu międzynarodowe przewozy osób. Ograniczenie będzie miało miejsce wówczas, gdy większość planowanych przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub jeśli planowane połączenie międzynarodowe naruszy równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK na wniosek krajowego przewoźnika kolejowego, organizatora kolejowych przewozów pasażerskich lub zarządcy infrastruktury kolejowej, po analizie dokumentów, wyda decyzję w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej.

W ujęciu przestrzennym kierunki rozwoju oferty ministra w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zostały zaprezentowane w rozdziale 3 Planu. Natomiast w kontekście zasad organizacji rynku należy przyjąć, że w możliwym do przewidzenia horyzoncie czasowym nie nastąpią radykalne zmiany. W tym okresie, weryfikacja dotyczyć będą przede wszystkim organizowanej przez ministra siatki połączeń, która będzie ulegać przekształceniom, w zależności od możliwości realizacji poszczególnych wariantów przedstawionych w rozdziale 3. Prawdopodobnie przyspieszeniu ulegnie proces tworzenia samorządowych przewoźników kolejowych, którzy w niektórych przypadkach będą jednak powoływani do obsługi więcej niż jednego województwa. Należy się również spodziewać, że w tym okresie w ujęciu sieciowym utrzymana zostanie przewaga liczby pociągów uruchamianych w ramach świadczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej nad liczbą pociągów prowadzonych na własne ryzyko przewoźników kolejowych.

Natomiast w zakresie przewozów międzynarodowych graniczną datą jest rok 2015, od którego zacznie funkcjonować nowa umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zakres oferty w tym obszarze pozostaje uwarunkowany dostępnością środków publicznych na jej realizację, z zastrzeżeniem fakultatywności finansowania przewozów międzynarodowych. Począwszy od 2014 roku, minister zaprzestanie finansowania pociągów międzynarodowych (osobowych) o charakterze przygranicznym. Ewentualnie dostępne środki finansowe zostaną przeznaczone na skonstruowanie oferty na podstawie kryteriów określonych w rozdziale 3.

Począwszy od rjp edycji 2012/2013, zarządca infrastruktury podawać będzie rjp dotyczący przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem wejścia w życie rjp. Obowiązek ten nie ogranicza dotychczasowych obowiązków informacyjnych przewoźników.

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonować co najmniej dwie kategorie pociągów kursujących regularnie – uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników. Z uwagi na sytuację przewoźników pasażerskich, wynikającą z ich pozycji konkurencyjnej wobec przewoźników pasażerskich funkcjonujących w pozostałych dziedzinach transportu pasażerskiego, należy mieć na uwadze, że międzywojewódzkie pociągi uruchamiane wyłącznie na własne ryzyko przewoźników w większości wypadków prawdopodobnie wciąż będą stanowiły jedynie uzupełnienie (w ramach przewozów okazjonalnych i otwartego dostępu) bazowej oferty ministra.

Rozwój funkcjonowania przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich obejmuje również dążenie, uwzględniające możliwości finansowe sfery publicznej, do zbudowania informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego. Istotą takiego rozwiązania jest zapewnienie pasażerom możliwości nabywania biletów różnych przewoźników w jednym miejscu, zatem nie będzie ono miało charakteru pomocy publicznej.

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

Pojęcie pożądaných standardów przewozowych można odnieść do następujących szeroko rozumianých zagadnień:

- warunki podróżowania, w tym szczególnie obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, obejmująca zwłaszcza osoby niepełnosprawne;
- dostępność informacji na temat oferty, w tym także informacja o skomunikowaniu połączeń różnych organizatorów;
- dostęp do kanałów dystrybucji biletów;
- dostępność informacji na temat zmian w rjp, w tym także informacji o opóźnieniach;
- sposób oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- obsługa zapewniana przez personel przewoźnika.

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

Zasadnicze warunki wykonywania usług w przewozach pasażerskich określają wybrane 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, ponieważ akt ten odnosi się do wszystkich gałęzi transportu, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i mającego już wyłącznie historyczne znaczenie transportu konnego. Jego regulacjom w zakresie przewozu osób wciąż podlega transport kolejowy, drogowy i śródlądowy, w tym także przewozy międzynarodowe, jeśli tylko zezwala na to zawarta umowa międzynarodowa.

Prawo przewozowe nie jest jedynym aktem wskazującym 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 tak kluczowe z punktu widzenia standardów usług przewozowych kwestie, jak zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania nią i jej utrzymania, 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 uchylania się od odpowiedzialności, dodatkowo odstręczającej pasażerów od kolei. Zakazuje też stosowania jakichkolwiek praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów kolei. Podtrzymuje przy tym sformułowany w Prawie przewozowym zakaz naruszania wymogu: podawania do publicznej wiadomości rjp dotyczącego przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu. Na mocy ustawy TK zarządca infrastruktury kolejowej przed dokonaniem przydziału tras pociągów pasażerskich podejmuje działania koordynacyjne dotyczące połączeń oferowanych przez przewoźników., W miarę możliwości technicznych i miejscowych uwarunkowań, oferty różnych organizatorów i przewoźników powinny zostać skoordynowane z ofertą ministra i zapewniać nieprzekraczanie 30 minut średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem. Należy przyjąć, że w sytuacji kolizji przy rozpatrywaniu wniosków o przydzielenie tras pociągów o takich samych priorytetach, pierwszeństwo uzyskuje przewoźnik kolejowy, którego pociąg w korzystniejszym stopniu wykorzystuje zdolność przepustową linii kolejowej – korzysta z niej na dłuższym odcinku, w sposób bardziej cykliczny, czy też świadczy usługę o większym znaczeniu społecznym i łączy kilka regionów kraju.

Z uwagi na przyjęte priorytety w przydzielaniu tras pociągów, a także hierarchiczną strukturę organizacji publicznego transportu zbiorowego organizatorzy szczebla samorządowego powinni dążyć przede wszystkim

do uzupełnienia sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez ministra (zarówno w zakresie kierunków połączeń, jak i przystanków komunikacyjnych). Z punktu widzenia efektywności wydatkowania środków publicznych, narzucanej ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, niepożądane jest wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w sposób prowadzący do konkurencji między pociągami różnych organizatorów.

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oparte jest na zasadach wynikających bezpośrednio z ustawy PTZ, określających ramowe standardy działalności. Duża część z nich stanowi nawiązanie do obowiązków określonych w Prawie przewozowym (wykonywanie przewozu osób odpowiednimi dla tej działalności środkami transportu, aktualizacja rjp), niemniej jednak zostały one doprecyzowane. Ustawa PTZ nakazuje oznakowanie środków transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sposób widoczny dla pasażera, podawanie rjp do publicznej wiadomości na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rjp, a także upublicznianie cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu osób (zawierających warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, wskazujących podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług oraz terminy ich rozpatrywania). Udostępniane podróżnym cenniki opłat muszą zawierać także ceny biletów ulgowych wynikające z uprawnień ustawowych oraz uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Ustawa PTZ określa również, że wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać tylko na przystankach lub dworcach określonych w rjp. Ponadto w kolejowych międzynarodowych przewozach pasażerskich podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co oznacza zapewnienie pasażerom dostępności do pociągów wykonujących przewozy międzynarodowe w ruchu krajowym. Wprowadzone zostało również ograniczenie użycia taboru polegające na tym, iż 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. Ponadto 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.

Z aktów prawa unijnego nakreślających unijne zasady funkcjonowania w zakresie usług publicznych w transporcie kolejowym kluczowe znaczenie ma cytowane już rozporządzenie 1370. Do rozstrzygnięcia państwowemu członkowskim pozostawiono wyznaczenie roli władz państwa w określeniu zakresu i jakości usług w transporcie publicznym. Przenosząc zasady określone w rozporządzeniu 1370 na grunt polski, a także dokonując niezbędnych rozstrzygnięć, przyjęto model funkcjonowania i pożądaných standardów przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym określony w ustawie PTZ. Dostęp do rynku przewozów pasażerskich oparto na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistniono poprzez wprowadzenie instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, dzięki którym jest możliwe przeciwdziałanie próbom zagrożenia realizacji zawartej umowy o świadczenie usług publicznych z zachowaniem 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 wywieranego 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 1370.

Odrębnego potraktowania wymagają przepisy rozporządzenia 1371. Wprowadza ono bowiem nowe rozwiązania, mające stać się czynnikiem promującym przewóz osób koleją. Wdrożenie tych regulacji pozwoli na zwiększenie zaufania pasażerów do przewoźników (katalog przepisów przyznających im określone prawa uległ rozszerzeniu). Rozporządzenie 1371 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 pomocy osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Wdrożenie regulacji rozporządzenia 1371 generować będzie zwiększone koszty dla uczestników rynku kolejowego; daje jednak także przedsiębiorstwom kolejowym opcję stopniowego dostosowywania się do nowych przepisów. Z

powodu potencjalnych kosztów Polska, jako kraj członkowski UE, skorzystała z możliwości zastosowania okresów przejściowych w implementacji części przepisów. Kolejnym powodem przyjęcia takiego rozwiązania są trwające obecnie w skali całego kraju liczne prace modernizacyjne na liniach kolejowych, które wiążą się z koniecznością cyklicznych zmian w rjp, ograniczeniem prędkości pociągów, a tym samym wydłużeniem czasu podróży. Występują liczne opóźnienia, za które, zgodnie z przepisami rozporządzenia 1371, właściwe przedsiębiorstwa kolejowe musiałyby wypłacać odszkodowania, co stanowiłoby dla nich poważne obciążenie pogarszające ich pozycję konkurencyjną. Okres przejściowy zastosowano w odniesieniu do niektórych artykułów rozporządzenia 1371, prolongując wprowadzenie niektórych praw pasażera do 3 grudnia 2014 r.⁴² W wyniku okresu przejściowego odsunięto realizację części zapisów rozporządzenia 1371 do 4 grudnia 2014 r. Dotyczy to obowiązywania w pociągach krajowych oraz międzynarodowych kursujących między Polską a krajami spoza UE (oprócz pociągów regionalnych) następujących artykułów rozporządzenia 1371:

- art. 8 ust. 2 zobowiązującego przedsiębiorstwo kolejowe do dostarczenia w trakcie podróży informacji nt.: usług świadczonych w pociągu, nazwy następnej stacji postoju, wielkości opóźnienia, możliwości przesiadek, a także informacji z zakresu bezpieczeństwa i ochrony;
- art. 8 ust. 3 dotyczącego przekazania powyższych informacji w najodpowiedniejszej formie dla osób niepełnosprawnych z dysfunkcjami narządu słuchu i wzroku;
- art. 14 dotyczącego pomocy przedsiębiorstwa kolejowego udzielanej pasażerowi dochodzącemu odszkodowania;
- art. 15 związanego z odpowiedzialnością za opóźnienie, utratę połączeń lub odwołanie pociągu;
- art. 18 określającego pomoc udzielaną pasażerom w wyniku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pociągu, organizowania zastępczego transportu pasażerów i zwrócenia szczególnej uwagi na potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych oraz osób im towarzyszącym;
- art. 20 ust. 2 dopuszczającego wydania osobie o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobie niepełnosprawnej, w przypadku takiego żądania, informacji na piśmie o przyczynie odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu, czy też żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba;
- art. 21 ust. 1 dotyczącego zapewnienia osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji dostępności dworca, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń.

Po upływie obecnego okresu przejściowego nastąpi analiza stopnia przygotowania podmiotów polskiego sektora kolejowego do pełnego sprostania przepisom rozporządzenia 1371 przy podstawowym założeniu, iż okres ten nie powinien być ponownie przedłużany w dotychczasowym zakresie aby zachęcić podróżnych do korzystania z usług transportu kolejowego.

W zakresie kształtowania wymogów technicznych, mających umożliwić osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei w skali UE, podstawowe znaczenie mają techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym UE, spośród których najważniejsze standardy usług przewozu osób zawierają:

- omawiane już TSI-PRM;
- TSI – „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”, zwane dalej „TSI-TAP”⁴³;
- oraz w mniejszym stopniu TSI – „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, zwane dalej „TSI-Tabor”⁴⁴.

⁴² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. Nr 117, poz. 683).

⁴³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12.05.2011, str. 11).

Zapisy poszczególnych TSI, pomimo zasięgu geograficznego ograniczonego do transeuropejskiego systemu kolejowego, w zakresie uregulowań parametrycznych stanowią niezbędne kompendium wiedzy koniecznej w procesie osiągania interoperacyjności przez polski system kolejowy. Nie jest możliwe wyczerpujące opisanie w Planie wszystkich rozstrzygnięć zawartych w poszczególnych TSI i odnoszących się do standardów przewozowych koniecznych do zapewnienia pasażerom. Z tego powodu wskazano jedynie obszary tematyczne poruszane w omawianych TSI, które mają bezpośredni związek z tematyką przedstawioną w niniejszym rozdziale Planu.

TSI–TAP dotyczy składników jednego z podsystemów funkcjonalnych w systemie kolei, jakimi są aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich. Zawiera ona informacje dotyczące następujących aspektów: systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem, wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem telefonu, internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, a także w pociągach, zarządzanie połączeniami (skomunikowaniami) między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu. TSI–TAP określa też wymagania wobec oprogramowania systemów informatycznych i komunikacyjnych stosowanych w poszczególnych składnikach interoperacyjności.

Z kolei TSI–Tabor odnosi się do podsystemu tabor i części podsystemu energia systemu kolei. W dziedzinie standardów usług przewozowych TSI–Tabor zawiera dodatkowe wymagania parametryczne lub funkcjonalne w stosunku do tych, które zostały już określone w TSI–PRM, w zakresie następujących aspektów: instalacje sanitarne, system nagłośnienia kabiny pasażerskiej, alarm dla pasażerów, instrukcje dotyczące bezpieczeństwa dla pasażerów, urządzenia komunikacyjne dla pasażerów, drzwi wewnętrzne i zewnętrzne, jakość powietrza wewnętrznego oraz okna boczne.

Wskazać również należy na źródło norm i uregulowań, jakim w transporcie kolejowym są dokumenty wydawane w postaci kart Międzynarodowego Związku Kolei (UIC). Karty są sklasyfikowane w 10 różnych grupach wyodrębnionych na podstawie dziedzin, których dotyczą, i zawierają specyfikacje, zalecenia oraz wymagania techniczne mające na celu ułatwienie prowadzenia międzynarodowego transportu kolejowego. Dla członków UIC każda karta ma ściśle określony charakter: nakazu stosowania, zalecenia lub informacji. Stosowane są jednak szeroko, nie tylko przez organizacje zrzeszone w UIC. Bardzo często stanowią podstawę do opracowywania norm lub technicznych specyfikacji interoperacyjności.

6.1. Ogólne wymagania jakościowe

Operator jest zobowiązany do doskonalenia jakości obsługi podróżnych, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie, w tym przepisów rozporządzenia 1371. Normy obsługi pasażera mają na celu zwiększenie poziomu satysfakcji podróżnych ze świadczonych im usług.

Operator powinien zapewnić podróżnym bezpieczne, wygodne i higieniczne warunki podróżowania oraz należytą obsługę, w szczególności osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych, w następujący sposób:

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

⁴⁴ Decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 139 z 26.05.2011, str. 1).

- oczyszczanie z lodu i śniegu stopni wejściowych do pociągów,
- stosowanie zdalnego zamykania drzwi przez obsługę pociągu w wagonach wyposażonych w tego typu urządzenia i systematyczne wdrażanie tego rozwiązania w miarę możliwości technicznych w pozostałych wagonach operatorów prowadzących pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe;
- w zakresie wygody podróżowania:
 - zapewnienie sprawnie działającego oświetlenia wnętrza pociągu oraz jego włączanie przez obsługę pociągu w zależności od pory dnia oraz warunków pogodowych,
 - utrzymywanie w sprawności systemu ogrzewania w wagonach, włączanego przez obsługę pociągu, a w okresach niskich temperatur podstawianie taboru podgrzanego,
 - sukcesywne zwiększanie ilości taboru wyposażonego w klimatyzację,
 - zapewnienie podróżnym informacji wizualnej lub megafonowej, a w przypadku jej braku udzielanie informacji przez obsługę pociągu,
 - zapewnienie podróżnym miejsca na bagaż, na składowanie odpadków i śmieci, sprawnego i odpowiednio zaopatrzonego w środki czystości węzła sanitarnego,
 - wyznaczenie i oznakowanie miejsc dla podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych,
 - zestawienie składów pociągów z wagonów wskazanych w szczegółowych umowach,
 - zestawienie składów pociągów z uwzględnieniem niezbędnej liczby miejsc do siedzenia,
 - dostosowanie zestawień pociągów do potoków ruchu pasażerskiego w okresie spodziewanych zwiększonych przewozów;
- w zakresie zachowania warunków higieny:
 - podstawienie pociągu do realizacji przewozów w stanie czystym zgodnie z przepisami RIC⁴⁵,
 - regularne odkurzanie, pranie, dezynfekcja i dezynsekcja tapicerki wagonów,
 - podstawienie pociągu do realizacji przewozów z pełnym wyposażeniem węzłów sanitarnych,
 - w szczególnych przypadkach, przeprowadzenie dezynfekcji, dezynsekcji i deratyzacji;
- w zakresie podnoszenia jakości usług:
 - umożliwienie korzystania podczas podróży z usług gastronomicznych przez zapewnienie w pociągach wskazanych w szczegółowych umowach wagonów restauracyjnych bądź barowych,
 - zapewnienie obsługi kanałów dystrybucji i informacji w języku obcym, co najmniej w języku angielskim,
 - umożliwienie przewozu rowerów w pociągach wskazanych w umowach szczegółowych;
- w zakresie zachowania punktualności wykonywania przewozów:
 - kursowanie pociągu zgodnie z obowiązującym rjp, przy czym:
 - w przypadku odwołania pociągu – zapewnienie komunikacji zastępczej (autobusowej bądź przewóz pasażerów innym pociągiem, w tym pociągiem innego przewoźnika),
 - wyeliminowanie przypadków wcześniejszych odjazdów, również w odniesieniu do zastępczych rjp wprowadzanych na czas robót torowych oraz komunikacji zastępczej,
 - zachowanie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 85% dla wszystkich przewozów,

⁴⁵ Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej. Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34.

- zachowanie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 75% dla pojedynczych pociągów (połączeń);
- za niezachowanie punktualności przejazdów wszystkich pociągów oraz każdego pociągu oddzielnie organizator przewozów nalicza kary zgodnie z zawartą umową z przewoźnikiem.

6.2. System dystrybucji biletów

Operator powinien zapewnić szeroką dostępność oferty poprzez zdywersyfikowanie kanałów dystrybucji obejmujących kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały bezpośrednie obejmują w szczególności:

- kasy biletowe,
- centra obsługi klienta,
- inne stacjonarne biura i punkty sprzedaży,
- konduktorów,

zaś kanały elektroniczne:

- internet,
- automaty biletowe.

W celu poprawy efektywności funkcjonowania operator powinien rozwijać elektroniczne kanały dystrybucji, i dostosowywać ich strukturę do zapotrzebowania rynkowego oraz rozwoju elektronicznych form sprzedaży. Odnosi się to w szczególności do możliwości zakupu (i dokonania ewentualnego zwrotu) biletu za pośrednictwem telefonii komórkowej oraz zapewnienia pasażerowi dostępu do bieżących informacji o przebiegu podróży przekazywanych bezpośrednio pod numer telefonu wykorzystanego do dokonania zakupu.

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

W zakresie rozwoju systemu dystrybucji biletów kluczowe będzie sfinansowanie zbudowania w okresie do 2016 r. informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego. Podstawowe funkcjonalności systemu powinny umożliwić pasażerom dokonanie zakupu biletów każdego z kolejowych przewoźników pasażerskich w dowolnym punkcie dystrybucji biletów kolejowych (w tym przez internet oraz z wykorzystaniem telefonii komórkowej).

6.3. Informacja

Operator powinien udostępnić podróżnym informację o ofercie umożliwiającą planowanie podróży, obejmującą w szczególności:

- rjp;
- regulamin przewozu osób;
- taryfy – oferty cenowe, w tym warunki stosowania najniższych opłat oraz obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;
- możliwość przesiadki na pociągi różnych rodzajów, a także punkty postojów handlowych pociągów obsługiwanych przez pozostałe rodzaje środków transportu;

- numery peronów przyjazdu/odjazdu pociągów;
- warunki dostępu i dostosowania pociągu do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych;
- dostępność miejsc w poszczególnych rodzajach wagonów;
- warunki odbycia najszybszej podróży oraz działania mogące przerwać lub opóźnić połączenia;
- możliwość i warunki przewozu rowerów oraz innych usług dostępnych w pociągu, w tym przesyłek konduktorskich;
- procedury odbioru zaginionego bagażu;
- procedury wnoszenia skarg;
- zaprzestanie obsługi połączeń;
- opóźnienia.

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

W podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014, literą „U” oznaczone zostaną linie komunikacyjne, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej – stosownie do przepisu § 3 ust. 1 pkt 8 lit. a) *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy* (Dz. U. z 2012 r. poz. 451).

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

Aby osiągnąć ten cel operator zapewni następujące kanały informacji dla podróżnych:

- informacje przekazywane na dworcach/stacjach kolejowych:
 - informacja bezpośrednia (w stacjonarnych punktach informacji kolejowej na dużych dworcach/stacjach, w centrach obsługi klienta, w punktach sprzedaży, informacje udzielane przez personel operatora – również w pociągu),
 - informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń,
 - informacja megafonowa,
 - informacja dynamiczna (wyświetlacze, pragotrony);
- pozostałe nośniki w zakresie dystrybucji informacji dla pasażera:
 - strona internetowa,
 - telefonia komórkowa,
 - informacja telefoniczna.

Struktura kanałów informacyjnych oraz struktura informacji dostępnych w poszczególnych kanałach powinny być dostosowywane do zapotrzebowania rynkowego oraz rozwoju elektronicznych form komunikacji.

Należy dążyć do ujednoczenia systemu oznakowania środków transportu, wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest minister. Każdy wagon powinien mieć tablicę kierunkową zgodną z przepisami dotyczącymi oznakowania wagonów kolejowych. Podróżny powinien mieć możliwość szybkiego i łatwego rozpoznania swojego wagonu. W tym celu należy doprowadzić do kolorystycznego wyróżnienia wagonów klasy drugiej, klasy pierwszej, sypialnych i z miejscami do leżenia oraz przystosowanych do przewozu rowerów lub większego bagażu:

- wagony klasy drugiej powinny być malowane z kolorem zielonym jako dominującym,
- wagony klasy pierwszej powinny być malowane z kolorem czerwonym jako dominującym,

- wagony sypialne i z miejscami do leżenia powinny być malowane z kolorem niebieskim jako dominującym,
- wagony przystosowane do przewozu rowerów lub większego bagażu powinny być malowane z kolorem brązowym jako dominującym.

W przypadku gdy dany wagon ma kilka funkcji, kolorystyka powinna wskazywać ich podział.

Zasady te odnoszą się do wszystkich wagonów od 2017 roku. Do tego czasu przewoźnicy zobowiązani są do systematycznego zwiększania udziału taboru spełniającego powyższe zasady. Nie obowiązują one w przypadku taboru wykorzystywanego w przewozach międzynarodowych, którego właścicielem nie jest operator, z którym zawarta została umowa o świadczenie usług publicznych.

6.4. Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych

Dążąc do zapewnienia osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, komfortu i bezpieczeństwa podróży operator powinien zapewnić:

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

Do 2015 roku co najmniej 20% pociągów międzywojewódzkich będzie prowadzić co najmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, natomiast w przewozach międzynarodowych (dalekobieżnych) każdy pociąg powinien prowadzić co najmniej jeden tego typu wagon⁴⁶.

Operator, a także zarządca infrastruktury lub podmiot zarządzający dworcem lub przystankiem kolejowym powinni posiadać dostępną w formie pisemnej strategię mającą na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury albo taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Strategie powinny być ze sobą spójne i wdrażane przez przekazywanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie.

6.5. Personel

Informacje udzielane pasażerom podczas podróży są jednym z kluczowych elementów systemu jakości usług. Zakres informacji przekazywanych przez personel operatora obejmuje:

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

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

⁴⁶ Dodatkowo pociągi pasażerskie poruszające się po sieci transeuropejskiej w Polsce powinny pod tym względem sukcesywnie osiągać wymogi określone w TSI-PRM.

Personel operatora powinien również przechodzić szkolenia dotyczące określonych potrzeb osób o różnych ograniczeniach w możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

7. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU

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

Pomimo wyrażonych zastrzeżeń na potrzeby Planu przyjęto, że jego aktualizacja będzie się odbywać w cyklach co najmniej 5-letnich, co jednak nie wyklucza możliwości dokonywania częstszych korekt w sytuacjach, o których mowa powyżej. 5-letni okres umożliwia dokonanie oceny trafności założonych w Planie postanowień i tendencji. Pozwoli także na dokonywanie w ofercie ministra ewentualnych zmian w sposób ewolucyjny i przewidywalny, z góry znany wszystkim interesariuszom dokumentu. Niemniej jednak, z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w latach 2007–2013, których rozliczenie następuje do końca 2015 roku, pierwsza zaplanowana weryfikacja niniejszego dokumentu nastąpi po tym okresie (tj. w roku 2016), co umożliwi uwzględnienie efektów rozliczonych projektów zawartych m.in. w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*. Będzie to również kolejny rok obowiązywania nowej perspektywy finansowej UE (2014–2020), co pozwoli na zamieszczenie w aktualizowanym Planie wstępnych obserwacji wynikających z jej wdrażania.

Weryfikacja oraz aktualizacja Planu uwzględni stopień osiągnięcia w 2016 r. co najmniej następujących parametrów:

- w zakresie wielkości przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - poziomu pracy eksploatacyjnej dla wariantu najbardziej prawdopodobnego, zgodnie z prognozami przedstawionymi w podpunkcie 3.7, określonego w tabelach 5 i 6;
- w zakresie finansowania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - uzyskanie przez ofertę ministra poziomu dofinansowania z budżetu państwa nie mniejszego niż określony w podpunkcie 4.1 w tabelach 9 i 10,
 - rozliczenie projektów zakupu i modernizacji taboru PKP Intercity S.A. przedstawionych w podpunkcie 4.2,
 - utrzymanie poziomu (określonego w podpunkcie 4.3) finansowania utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, tak aby w pełni zrekompensować poniesione straty;
- w zakresie kształtowania oferty:
 - realizacja co najmniej wariantu zdefiniowanego w podpunkcie 3.8, jako wariantu najbardziej prawdopodobnego;
- 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 2015/2016 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 62,5 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 60,4 km/h;
 - uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Olsztyn Gł., Białystok,

Lublin, Rzeszów, Kraków Gł., Kielce, Katowice, Łódź Kaliska, Opole Gł., Wrocław Gł., Poznań Gł., Zielona Góra, Gorzów Wlkp., Szczecin Gł., Gdańsk Gł., Bydgoszcz Gł., Toruń Gł.) średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 71,73 km/h;

- utrzymanie dla wszystkich pasażerskich dalekobieżnych pociągów międzynarodowych objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średniej (ważonej liczbą dni kursowania) uzyskiwanej obecnie prędkości handlowej, tj. 73,1 km/h;
- osiągnięcie w rjp 2015/2016 rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%;
- osiągnięcie w rjp 2015/2016 rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 76%;
- rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową, określonego w podpunkcie 6.2;
- zapewnienie przez operatorów pasażerom w każdym punkcie postoju handlowego informacji o ofercie w zakresie przedstawionym w podpunkcie 6.3, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych;
- oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014;
- osiągnięcie przez operatorów poziomu co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;
- wdrożenie na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci TEN-T (stosownie do wymogów TSI-PRM) przez właścicieli lub zarządców dworców oraz zarządców infrastruktury liniowej pisemnych strategii gwarantujących odpowiedni dostęp do infrastruktury albo taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym;
- stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego;
- osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut;
- zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem internetu i telefonii komórkowej;
- terminowe podawanie do wiadomości publicznej nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem.

Załącznik nr 2

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZAKRESIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

CZĘŚĆ GRAFICZNA

Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania

