

Realizacja postanowień Planu transportowego w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Plan transportowy dotyczący kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych na pierwszym miejscu w kręgu interesariuszy Planu, wymienia pasażerów stanowiących podstawową grupę konsumentów usług przewozowych, za które odpowiada Minister właściwy ds. transportu. W Planie stwierdza się, że funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych jest ukierunkowane na realizację potrzeb pasażerów. W celu sprostania ich wymaganiom, przedstawiono warianty rozszerzenia zakresu połączeń dofinansowanych przez Ministra oraz zaprezentowano standardy usług przewozowych i sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów. Artykuł zawiera ocenę stopnia wypełniania zapisów Planu transportowego w rozkładzie jazdy pociągów 2014 / 2015 przez operatorów świadczących usługi w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na podstawie umów zawartych z ministrem właściwym ds. transportu, w zakresie: faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty Ministra, spójności realizowanego wariantu rozwoju oferty Ministra z zasadami jej konstrukcji oraz osiągnięcia przez realizowany wariant rozwoju oferty Ministra parametrów w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji.

Słowa kluczowe: plan transportowy, publiczny transport zbiorowy, przewozy międzynarodowe, przewozy międzywojewódzkie, rozkład jazdy pociągów

1. Wstęp

Kolejowe przewozy o zasięgu międzywojewódzkim i międzynarodowym leżą w gestii Ministra właściwego ds. transportu, wobec którego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [11] wymienia obowiązki w zakresie ich planowania, organizowania i zarządzania. Istotnym zadaniem niektórych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w tym Ministra właściwego ds. transportu, jest opracowanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanych planami transportowymi, których szczegółowy zakres jest zawarty w stosowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury [3]. Ideą planów transportowych jest zaprojektowanie długofalowych działań w celu rozwoju zintegrowanego transportu publicznego, poprawa efektywności jego funkcjonowania oraz koncentracja środków na realizację zamierzeń strategicznych wybranych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Pierwszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach

pasażerskich w transporcie kolejowym ogłoszono w formie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 23 października 2012 roku [4]. Plan formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym. Przewozy odbywają się na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, określonymi na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 [5], jak również ich finansowania ze środków publicznych, sposobie świadczenia, prognozowania zapotrzebowania oraz potencjalnych kierunków rozwoju.

Zgodnie z umową z Ministrem właściwym ds. transportu, pracownicy Zakładu Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa wykonali audyt i ocenę stopnia wypełnienia poszczególnych postanowień Planu transportowego przez operatorów świadczących usługi przewozowe na podstawie realizowanego przez nich rozkładu jazdy pociągów. Celem pracy było określenie spójności wybranych działań operatorów z zobowiązaniami, jakie nakłada na nich Plan transportowy. Zakres pracy obejmował przeprowadzenie następujących analiz i ocen:

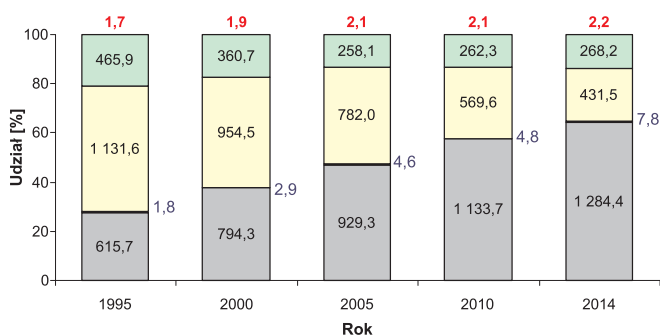
¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

- określenie faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra spośród wariantów zidentyfikowanych w rozdziale 3.8. Planu transportowego,
- spójność faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra z zasadami jej konstrukcji określonymi w rozdziale 3.8. Planu transportowego,
- osiągnięcie przez faktycznie realizowany wariant rozwoju oferty ministra parametrów, o których mowa w rozdziale 7. Planu transportowego w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji.

2. Trend zmian na rynku przewozów pasażerskich

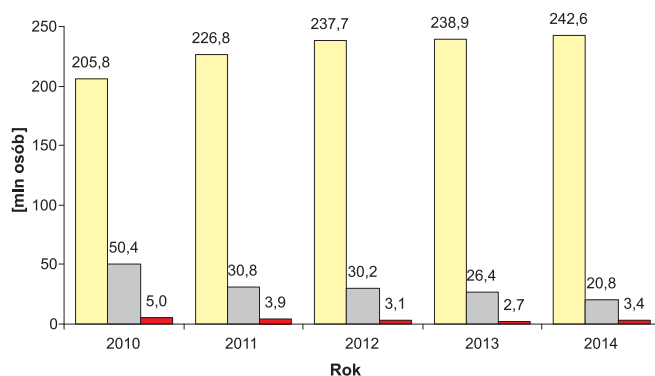
Od wielu lat rynek przewozów pasażerskich w Polsce wykazuje silne zróżnicowanie popytu na usługi przewozowe w zależności od poszczególnych gałęzi transportu. Można zauważyć trend spadkowy ogółu przewozów, które w latach 1995–2014 zmniejszyły się o około 10%, tj. o 222,6 mln osób (z poziomu 2216,7 mln osób w roku 1995 do 1994,1 mln osób w roku 2014).

W ostatnim dziesięcioleciu uległy zmianie proporcje w zakresie przewozów ludności przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. O ile pod koniec XX wieku, udział indywidualnego transportu samochodowego w liczbie przewiezionych pasażerów wynosił niespełna 30%, autobusowego ponad 50%, a kolejowego 21%, to dekadę później: indywidualny transport samochodowy zyskał kolejne 20%, udział przewozów autobusowych zaś został zredukowany o 11%, a transport kolejowy o 8%. Następne dziesięciolecie przyniosło kolejny wzrost przewozów komunikacją indywidualną, w roku 2014 przewozy wykonywane samochodami osobowymi osiągnęły blisko 2/3 udziału w rynku. Rynek przewozów autobusowych objął 21,6%, natomiast transport kolejowy obronił swój udział, nieznacznie go zwiększając (o 0,4%). W transporcie lotniczym duży, bo ponad czterokrotny wzrost liczby podróżnych w zasadzie nie wpłynął znacząco na rozkład udziału tej gałęzi na rynku przewozowym (rys. 1). Podane wartości liczbowe wskazują na liczbę przewiezionych pasażerów wyrażoną w milionach osób.



Rys. 1. Przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1995–2014 mln osób [1, 6, 10]: — żegluga, — kolej, — autobusy, — lotnictwo, — transport indywidualny

Zmienna sytuacja na rynku transportowym jest pochodną wielu czynników socjo-gospodarczo-ekonomicznych, które w konsekwencji oddziałują na decyzje ludności w zakresie wyboru środka transportu. Wielkość przewozów pasażerskich wykonywanych koleją w ciągu ostatnich lat sugeruje, że pomimo jego kilkunastoprocentowego udziału na rynku transportowym, konkurencyjność kolei wobec pozostałych gałęzi może wzrastać, przyciągając z sukcesem nowych klientów. Świadczy to o zwiększeniu potencjału jakości usług przewozowych kolei, zarówno wobec elastycznej polityki cenowo-ofertowej przewoźników autobusowych, jak i upowszechnienia usług „tanich linii lotniczych”. Podkreślić należy fakt, że zwiększanie wolumenu przewozów kolejowych ogółem nie przekłada się na wzrost popytu w każdym ich segmencie. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za lata 2010–2014, przyrost liczby klientów kolei dotyczy w całym tym okresie segmentu przewozów regionalnych (pociągi osobowe na rysunku 2; wzrost o 17,9%), a w roku 2014 także segmentu przewozów międzyaglomeracyjnych (pociągi komercyjne na rysunku 2: ekspresy i intercity). Natomiast segment przewozów międzywojewódzkich odnotowuje systematyczny spadek popytu. W ciągu ostatnich pięciu lat liczba przewiezionych pasażerów pociągami pospieszными drastycznie spadła, aż o 58,7%. Zmiany w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich za lata 2010–2014 w ujęciu rodzajowym pociągów, zaprezentowano na rysunku 2.



Rys. 2. Kolejowe przewozy osób w Polsce w latach 2010–2014 [6–10]: — pociągi osobowe, — pociągi pospieszne, — pociągi ekspresowe i intercity

Rokiem bazowym w Planie transportowym [4], na podstawie którego oszacowano prognozowane na kolejne lata, zapotrzebowanie na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe był rok 2010. Wielkość przewozów osób wynosiła wówczas: 50,3 mln w przewozach międzywojewódzkich i 1,06 mln osób w ruchu międzynarodowym. Stanowiło to łącznie blisko 20% pasażerskich przewozów kolejowych. Zamieszczona w Planie prognoza na rok 2015, wskazująca wzrost przewozów w ruchu międzywojewódzkim o 2,38%, a w przewozach międzynarodowych o 0,9%, nie sprawdziła się.

3. Realizacja wariantu rozwoju w połączeniach międzywojewódzkich i międzynarodowych, będących w gestii Ministra ds. transportu

Plan transportowy [4] w rozdziale 3.8. zawiera opis trzech wariantów rozwoju oferty do roku 2015 w zakresie przewozów międzyregionalnych i międzynarodowych:

1. **Wariant minimalny** – oferta ujęta w umowie ramowej dla przewozów międzywojewódzkich będzie utrzymana na obecnym poziomie i na obecnych zasadach i nie będzie podlegać dalszym zasadniczym ograniczeniom. Zakres oferty będzie powiązany z zależnościami społeczno-gospodarczymi występującymi na terenie kraju, które zostały przedstawione w Planie. Oferta utrzyma swój charakter, podtrzymując jedynie istniejące związki ekonomiczne. W zakresie przewozów międzynarodowych nie będą finansowane pociągi międzynarodowe kursujące według kategorii osobowej i nastąpi jedynie podtrzymanie obowiązującej oferty pociągów dalekobieżnych.
2. **Wariant maksymalny** – oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich będzie 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, Rzeczyca, Kraśnystaw, 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 według 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 będą skierowane przez Zieloną Górę.
3. **Wariant najbardziej prawdopodobny** – oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich będzie 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 dodatkowo relacje: Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Wrocław – Praga i Gorzów Wlkp. – Berlin, połączenie Kraków / Katowice / Wrocław – Berlin zostanie skierowane przez Zieloną Górę.

Warunkiem spełnienia wariantu minimalnego powinna być porównywalna oferta przewozowa w rjp 2014/2015 z ofertą w rozkładzie bazowym. Oznacza to, że rjp 2014/2015 nie powinien wykazywać odchyżeń w stosunku do oferty przewozowej obowiązującej w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012. Tymczasem porównanie oferty przewozowej uwzględnionej w rjp 2014/2015 wykazało następujące różnice w stosunku do rjp 2011/2012:

- wzrost liczby pociągów międzywojewódzkich o 5,6%,
- spadek liczby pociągów międzynarodowych o 77,6%,
- spadek pracy eksploatacyjnej wykonywanej pociągami międzywojewódzkimi o 4,7%,
- spadek pracy eksploatacyjnej wykonywanej pociągami międzynarodowymi o 94,2%, wykonanej w granicach kraju.

Oznacza to brak realizacji wariantu minimalnego, szczególnie w zakresie przewozów międzynarodowych.

Oferowany zakres usług w sposób wybiórczy realizował wariant maksymalny i najbardziej prawdopodobny. Spośród wymienionych dodatkowych relacji międzywojewódzkich, zaledwie dwie funkcjonowały w całości: Rzeszów / Stróże – Jasło – Zagórz oraz Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój, zapewniając obsługę dodatkowo siedmiu punktów handlowych. W sposób częściowy była również obsługiwana relacja Lublin – Stalowa Wola Rozwadów (na odcinku Lublin – Pilchów) z postojem w Kraśniku, przewidzianym do obsługi w wariantcie maksymalnym.

Ponadto nie funkcjonowała żadna z dodatkowych relacji międzynarodowych (w tym skierowanie wybranych pociągów trasą z obsługą Łodzi i Zielonej Góry) przewidzianych dla wariantu najbardziej prawdopodobnego i maksymalnego. Szczegółowe zestawienie w zakresie realizacji wariantów rozwoju oferty przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zawiera tablica 1.

Badania i analizy wykazały, że żaden z opisanych wariantów rozwoju oferty przewozowej połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, nie został zrealizowany w całości.

Tablica 1

**Realizacja wariantu maksymalnego i najbardziej prawdopodobnego w stosunku do rozkładu jazdy pociągów
2014/2015**

Wariant maksymalny	RJP 14/15	Wariant najbardziej prawdopodobny	RJP 14/15
Dodatkowe relacje międzywojewódzkie			
Rzeszów / Stróże – Jasło – Zagórz, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój	+	Rzeszów / Stróże – Jasło – Zagórz, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój	+
Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny, Lublin – Bełzec, Olsztyn – Mikołajki, Elk – Olecko – Suwałki, Olsztyn – Szczytno – Pisz, Lublin – Zamość, Lublin – Stalowa Wola Rozwadów*	-	Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny, Wrocław – Legnica	-
Punkty postojów handlowych			
Mrągowo, Mikołajki, Szczytno, Pisz, Olecko, Rzeczyca, Krasnystaw, Józefów Roztockański, Susiec, Bełzec, Gorlice Zagórzany, Skwierzyna, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz	-	Gorlice Zagórzany, Skwierzyna, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz	-
Kraśnik, Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój	+	Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój	+
Uruchomienie połączeń MR na linii Wrocław – Zgorzelec	-		
Dodatkowe relacje międzynarodowe			
Warszawa – Grodno, Wrocław – Praga, Gdańsk – Szczecin – Berlin / Hamburg, Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Gorzów Wlkp. – Berlin	-	Wrocław – Praga, Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Gorzów Wlkp. – Berlin	-
Skierowanie połączeń Kraków / Katowice / Wrocław – Berlin przez Zieloną Górę	-	Skierowanie połączeń Kraków / Katowice / Wrocław – Berlin przez Zieloną Górę	-
Skierowanie wybranych połączeń Warszawa – Berlin oraz Warszawa – Praga przez Łódź	-		

* – relacja jest częściowo obsługiwana przez pociągi SAN: 35109/8 i 53108/9 oraz SOLINA: 13104/5 i 31104/5, na odcinku Lublin – Pilchów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [2].

4. Spójność wariantu rozwoju oferty Ministra ds. transportu z zasadami jej konstrukcji

W rozdziale 3.8. Planu transportowego [4] opisano warunki spójności wariantu rozwoju oferty w przewozach międzywojewódzkich (M) i międzynarodowymi (Z) zasadami jej konstrukcji.

4.1. Przewozy międzywojewódzkie

Minimalny standard w zakresie uruchamiania pociągów międzywojewódzkich jest zachowany przy spełnieniu następujących warunków:

- 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.

Wyniki analiz wskazują, że w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 zapewniono:

- bezpośrednie połączenia pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, z tym że dla Gorzowa Wielkopolskiego oraz Białegostoku, nie był spełniony warunek co najmniej 2 par pociągów na dobę;

- bezpośrednie połączenia miast wojewódzkich w liczbie 105 połączeń, wobec istniejących możliwych 153, co daje 68,6%. Najbardziej ubogą dostępność do pozostałych miast wojewódzkich wykazywał Gorzów Wielkopolski, który miał połączenia bezpośrednie zaledwie z dwoma miastami o randze wojewódzkiej, tj.: z Poznaniem i Warszawą;
- bezpośrednie połączenia miast wojewódzkich z miejscowościami uzdrowskimi i rekreacyjnymi:
 - nadmorskimi: Kołobrzeg – 9, Półwysep Helski – 5, Łeba – 2, Sopot – 24, Świnoujście – 8, Ustka – 1,
 - podgórskimi i górskimi: Kudowa Zdrój (Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój) – 2, Krynica (Piwniczna-Zdrój, Żegiestów-Zdrój, Muszyna) – 2, Szklarska Poręba (Jelenia Góra, Cieplice Śląskie Zdrój) – 2, Wisła Uzdrowsko (Ustroń Zdrój) – 1, Zakopane – 6,
 - nizinnymi (Augustów – 2, Inowrocław – 11, Nałęczów – 13);
- bezpośrednie połączenia Warszawy lub innych miast wojewódzkich z obszarami o najniższej dostępności transportowej zapewniały obsługę łącznie 88 punktów handlowych: w lubelskim – 21, lubuskim – 10, podkarpackim – 24, warmińsko-mazurskim – 14 i zachodniopomorskim – 19.

4.2. Przewozy międzynarodowe

Minimalny standard w zakresie uruchamiania pociągów międzynarodowych jest zachowany przy spełnieniu następujących warunków:

- 1) 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);
- 2) dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy Warszawą a innymi stolicami europejskimi będącymi tradycyjnie celami podróży (Budapeszt, Wiedeń), bądź dogodnych skomunikowań (Bruksela, Paryż);
- 3) dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi (Gdańsk – Berlin, Kraków / Katowice – Berlin, Warszawa – Drezno, Rzeszów – Preszów / Koszyce);
- 4) 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),
 - przez system skomunikowań:
 - Szczecin – Berlin (w Angermünde – pociągi transgraniczne),
 - Opole – Praga (we Wrocławiu lub w Kamieńcu Ząbkowickim – 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).

Przeprowadzone analizy rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 w zakresie połączeń międzynarodowych wskazały, że:

- połączenia Warszawy ze stolicami państw sąsiednich były zapewnione jedynie do Kijowa, Mińska, Moskwy i Wilna, przy czym do stolicy Białorusi kursowały 2 pary pociągów na dobę, a do pozostałych uruchamiano po 1 połączeniu,
- nie były realizowane połączenia bezpośrednimi pociągami zamawianymi i finansowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu z Warszawy do innych stolic europejskich,
- nie były realizowane bezpośrednie połączenia pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi; spośród wymienionych, funkcjonowało jako przewóz o charakterze komercyjnym 1 połączenie w relacji Gdańsk – Berlin,
- spośród 17 relacji pomiędzy stolicami województw przygranicznych, a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą zapewnione były zaledwie: 1 relacja bezpośrednia (Lublin – Kijów) oraz 3 relacje dla połączeń z przesiadką (Lublin – Mińsk, Białystok – Mińsk i Olsztyn – Moskwa), choć czas skomunikowania pociągów w tych przypadkach sięgał od 3 godzin i 9 minut do 6 godzin i 42 minut, a tym samym pozostawia wiele do życzenia.

5. Analiza parametrów w zakresie standardów wybranych usług oraz sposobu organizowania systemu informacji

Parametry z zakresu standardów usług zapewnianych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz sposobu organizowania systemu informacji określono w rozdziale 7 Planu transportowego [4]. Precyzują one wymagania dla poziomu usług oraz oceny dostępu pasażerów do informacji o oferowanych usługach transportowych, będących w gestii ministra ds. transportu, w tym możliwości zakupu usługi (zakupu biletu i rezerwacji miejsca). Co do zasady, stopień osiągnięcia tych parametrów przewidziano w roku 2016. Tym niemniej wcześniejszy audyt usług zapewnianych przez operatorów przewozów, pozwala śledzić postęp wypełniania zapisów Planu. Zbiorcze wyniki analiz w tym zakresie przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

Realizacja parametrów w zakresie standardów wybranych usług oraz sposobu organizowania systemu informacji, przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w rozkładzie jazdy pociągów 2014/15

Parametr	Charakterystyka parametru (stopień osiągnięcia w roku 2016)	Osiągnięcie parametru w rjp 2014/15	Uwagi
Ogólne standardy usług	Standardy usług określone w podpunkcie 6.1 Planu Transportowego, dotyczące w szczególności: bezpieczeństwa i wygody podróżowania, zachowania punktualności wykonywania przewozów i warunków higieny oraz podnoszenia jakości usług.	Parametr osiągnięty częściowo.	Nie jest realizowane ujednolicanie kolorystyczne taboru.
Prędkość handlowa wszystkich pociągów międzywojewódzkich	Uzyskanie na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania) 62,5 km/h, wobec uzyskiwanej w rjp 2011/12 – 60,4 km/h.	72,6 km/h – parametr osiągnięty.	Parametr ma większą wartość, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich na trasie Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie	Uzyskanie średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec uzyskiwanej w rjp 2011/12 – 71,73 km/h.	79,5 km/h – parametr nie osiągnięty.	Parametr uległ poprawie, jednak ma nieznacznie niższą wartość, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzynarodowych	Utrzymanie na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średniej (ważonej liczbą dni kursowania) v handlowej 73,1 km/h.	71,3 km/h – parametr nie osiągnięty.	Parametr ma niższą wartość, niż określona. Analizą objęto tylko pociągi spółki Przewozy Regionalne. Analiza pociągów spółki Intercity była niemożliwa z uwagi na fakt, że stacja początkowa / końcowa dla relacji międzynarodowych była jednocześnie stacją graniczną.
Punktualność pociągów międzywojewódzkich	Osiągnięcie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 90%, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%.	Parametr nie był analizowany.	Analizy prowadzono przed realizacją rozkładu jazdy.
Punktualność pociągów międzynarodowych	Osiągnięcie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 86%, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 76%.	Parametr nie był analizowany.	
Nowoczesne kanały dystrybucji biletów	Rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową, określonego w podpunkcie 6.2 Planu Transportowego.	Parametr osiągnięty.	Usługa dostępna w pociągach spółki PKP Intercity SA.
Dostępność informacji o ofercie	Zapewnienie przez operatorów pasażerom w każdym punkcie postoju handlowego informacji o ofercie w zakresie przedstawionym w podpunkcie 6.3 Planu Transportowego, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych.	Parametr osiągnięty.	–

Parametr	Charakterystyka parametru (stopień osiągnięcia w roku 2016)	Osiągnięcie parametru w rjp 2014/15	Uwagi
Oznaczanie w rjp linii komunikacyjnych literą „U”	Oznaczenie w podawanym do publicznej wiadomości rjp, poczynwszy od jego edycji 2013/2014 linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej.	Parametr nie osiągnięty.	–
Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	Osiągnięcie przez operatorów poziomu co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.	22,3% – parametr osiągnięty.	Parametr ma wyższą wartość, niż określona.
Strategie gwarantujące odpowiedni dostęp do kolejowych usług transportowych dla osób niepełnosprawnych	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 do infrastruktury albo taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym.	Parametr nie osiągnięty.	–
Informatyczny system rozliczeń sprzedaży biletów	Stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego.	Parametr nie osiągnięty.	Systemy funkcjonują w ramach przewozów regionalnych w niektórych województwach.
Średniosieciowy czas skomunikowania	Osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut.	Parametr osiągnięty.	Parametr obliczono dla wybranych stacji (Gdynia Gł., Kraków Gł., Poznań Gł., Wrocław Gł., Szczecin Gł. oraz dodatkowo dla stacji: Dęblin, Iława Gł., Rzeszów Gł., Szczecinek, Zbąszynek).
Samodzielna rezerwacja miejsc przez pasażerów	Zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej.	Parametr częściowo osiągnięty.	Usługa dostępna w ograniczonym zakresie, pasażer podejmuje decyzje w zakresie klasy i rodzaju wagonu.
Ogłaszanie rozkładów jazdy pociągów	Terminowe podawanie do wiadomości publicznej nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem.	Parametr osiągnięty.	–

6. Podsumowanie

Analizy rozkładu jazdy 2014/2015 pozwoliły na ocenę realizacji postanowień Planu transportowego [4] przez operatorów międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych finansowanych przez Ministra właściwego ds. transportu. Prowadzona przez tych operatorów

działalność w obszarze wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej:

1. Nie realizowała w całości żadnego z wariantów rozwoju oferty przewozowej. W stosunku do wariantów: maksymalnego i najbardziej prawdopodobnego nie wprowadzono żadnych dodatkowych relacji w zakresie przewozów międzynarodowych, natomiast w stosunku

do przewozów międzywojewódzkich, usługę transportową rozszerzono o 8 punktów handlowych (spośród wyszczególnionych 23 w wariantcie maksymalnym i 12 w wariantcie najbardziej prawdopodobnym) oraz dodatkowo wprowadzono obsługę 2 relacji (Rzeszów / Stróże – Jasło – Zagórz i Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój). Oferta w zakresie przewozów międzynarodowych w sposób zasadniczy odbiegała od założeń wariantu minimalnego. Zredukowane zostały: liczba pociągów (o blisko 80%) oraz praca eksploatacyjna (o ponad 90%), co świadczy o zdecydowanym pogorszeniu oferty przewozowej w komunikacji zagranicznej.

2. Częściowo tylko zapewniała minimalne warunki spójności oferty, tak w przewozach międzywojewódzkich, jak i międzynarodowych. W aspekcie dobowej liczby połączeń miast wojewódzkich z Warszawą, warunki te nie były spełnione dla Białegostoku i Gorzowa Wielkopolskiego, natomiast zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich było na poziomie niespełna 70%. W zakresie zapewnienia obligatoryjnych bezpośrednich pociągów międzynarodowych w relacjach Warszawy do ościennych stolic państw sąsiadujących, warunek ten nie był dotrzymany w stosunku do stolicy Niemiec, Republiki Czeskiej i Słowacji.
3. W całości osiągała tylko niektóre parametry jakości usług przewozowych. Spełnienie w całości wymagań parametrów w zakresie jakości usług przewozowych, dotyczyło w szczególności:
 - wielkości prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich w relacji stacja początkowa – stacja końcowa,
 - wartości średniosieciowego czasu skomunikowania,
 - rozwoju nowoczesnych kanałów dystrybucji biletów,
 - zapewnienia przez operatorów co najmniej 20% udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich,
 - zapewnienia informacji o ofercie,
 - terminowości podawania nowego rozkładu jazdy pociągów do publicznej wiadomości.

Świadczy to o fragmentaryczności realizacji zapisów postanowień Planu transportowego przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w rozkładach jazdy pociągów edycji 2014/2015. Nie dziwi zatem fakt spadku popytu na usługi transportowe w tych

segmentach przewozowych, wobec pogarszającej się oferty i wybór przez pasażerów innych środków transportu. Z uwagi na rangę dokumentu, jakim jest rozporządzenie, od organizatora tych przewozów, czyli Ministra właściwego ds. transportu, należy oczekiwać podjęcia działań zmierzających do naprawy takiej sytuacji. W roku 2016 przewidziana jest weryfikacja i aktualizacja Planu transportowego, która powinna uwzględniać realne możliwości zarówno finansowe organizatora, jak i techniczno-organizacyjne operatorów i zarządcy infrastruktury, pozwalające na osiągnięcie zakładanych celów.

Bibliografia

1. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, 2008 r.
2. Rozkład jazdy pociągów 2014/15 dostępny na <http://portalpasazera.pl/Plakaty>; [dostęp dn. 11-22.05.2015 r.].
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. nr 117, poz. 684).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1151).
5. Rozporządzenie (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).
6. Transport wyniki działalności w 2010 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011.
7. Transport wyniki działalności w 2011 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.
8. Transport wyniki działalności w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013.
9. Transport wyniki działalności w 2013 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2014.
10. Transport wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2015.
11. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).