

Postanowienia zawarte w planie transportowym a ich realizacja w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

W artykule oceniono stopień spełnienia zapisów „Planu Transportowego” przez operatorów świadczących usługi w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na podstawie umów zawartych z ministrem właściwym ds. transportu, w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 w aspekcie: faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra, spójności realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra z zasadami jej konstrukcji oraz osiągnięcia parametrów przez realizowany wariant rozwoju oferty ministra, w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji.

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

1. Wstęp

Za kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe jest odpowiedzialny minister właściwy ds. transportu, na którego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [5] nakłada obowiązki w zakresie ich planowania, organizowania i zarządzania. Istotnym obowiązkiem 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 [2]. Ideą planów transportowych jest zaprojektowanie długofalowych działań w celu rozwoju zintegrowanego transportu publicznego, poprawa efektywności jego funkcjonowania oraz koncentracja środków na realizację wybranych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego zamierzeń strategicznych.

Pierwszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, ogłoszono 23 października 2012 roku w formie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej [3]. Formułuje on podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym

na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, określonymi na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 [4], jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Celem artykułu było określenie spójności, wybranych działań realizowanych przez operatorów, z zobowiązaniami jakie nakłada na nich Plan Transportowy, na podstawie analiz i ocen w następujących aspektach:

- zdefiniowanie faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra spośród wariantów zidentyfikowanych w rozdziale 3.8. Planu Transportowego,
- spójności faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra z zasadami jej konstrukcji określonymi w rozdziale 3.8. Planu Transportowego,
- osiągnięcia 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. Zasadniczy odbiorcy

W dziesięciolecie 2003–2012 w Polsce uległy zmianie proporcje w zakresie przewozów pasażerskich przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. O ile w 2003 roku udział transportu samochodowego w liczbie przewiezionych pasażerów wynosił 74%, a kolejowego 25%, to już dekadę później: na transport samochodowy przypadało niespełna 64%,

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

natomiast na transport kolejowy ponad 1/3 udziałów (35%). W tym okresie największy wolumen przewozów zaobserwowano w 2008 roku, w którym przewieziono pociągami łącznie 292,7 mln osób. W 2012 roku z transportu kolejowego skorzystało 273,9 mln osób, co oznacza wzrost o 3,5% w stosunku do 2011 roku [1].

Głównymi interesariuszami wymienionymi w Planie Transportowym są:

- pasażerowie, jako zasadnicza grupa odbiorców – w celu sprostanania ich wymaganiom i realizacji ich potrzeb ukie-runkowano funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Plan Transportowy zawiera m.in. warianty rozszerzenia zakresu połączeń dofinansowywanych przez ministra, a także standardy usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera;
- kolejni przewoźnicy pasażerscy, dla których dokument pozostaje kluczową informacją na temat planów dotyczących dalszego funkcjonowania m.in. oferty kształtowanej przez ministra oraz pożądanym standardów usług przewozowych i systemu organizowania informacji pasażerskiej.

W Planie Transportowym [3] jako bazy przyjęto 2010 r., będący podstawą oszacowania prognozowanego na kolejne lata zapotrzebowania na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe. 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 prognoza na rok 2015 wskazuje wzrost przewozów w ruchu międzywojewódzkim o 2,38%, a w przewozach międzynarodowych o 0,9%.

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

W Planie Transportowym [3] w rozdziale 3.8. określono trzy warianty rozwoju oferty w zakresie przewozów międzyregionalnych i międzynarodowych, a mianowicie:

- wariant minimalny – do 2015 roku 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 występującymi na terenie kraju zależnościami społeczno-gospodarczymi, które przedstawiono w Planie; utrzyma ona 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;

- wariant maksymalny – do 2015 roku obecna 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 – Bełzec, Olsztyn – Mikołajki, Elk – 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, Bełzec, 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 linii 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 zostaną skierowane przez Zieloną Górę;
- wariant najbardziej prawdopodobny – do 2015 roku 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 według 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.

W wyniku badań i analiz okazało się, że żaden z wymienionych wariantów rozwoju oferty przewozowej połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych nie był realizowany. Spełnienie wariantu minimalnego nie powinno wykazywać odchylenia w stosunku do oferty przewozowej obowiązującej w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012. Tymczasem według rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 połączenia zostały ograniczone o:

- 12,6% w liczbie pociągów międzywojewódzkich,
- 42,3% w liczbie pociągów międzynarodowych,
- 17,3% w pracy eksploatacyjnej pociągów międzywojewódzkich,
- 35,6% w pracy eksploatacyjnej pociągów międzynarodowych, wykonanej w granicach kraju.

Ponadto żadna z dodatkowych relacji międzywojewódzkich (w tym obsługa dodatkowych punktów handlowych) i międzynarodowych (w tym skierowanie wybranych pociągów inną trasą) przewidzianych dla wariantu najbardziej prawdopodobnego nie będzie funkcjonowała.

Rozkład jazdy pociągów 2013/2014 przewidywał realizację połączeń na dodatkowej relacji: Lublin – Stalowa Wola Rozwadów oraz obsługę punktu handlowego Kraśnik przewidzianych w ramach wariantu maksymalnego, zaledwie przez 38 dni w roku, pociągami międzywojewódzkimi nr 83105 i 53109. Nie była wprowadzona żadna nowa relacja dla pociągów międzynarodowych oraz zmiana trasy z obsługą Łodzi i Zielonej Góry.

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

W rozdziale 3.8. Planu Transportowego [3] opisano warunki spójności wariantu rozwoju oferty w przewozach międzywojewódzkich (M) i międzynarodowych (Z) 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 sezonem – w wybrane dni tygodnia) w połączeniach z miastami uzdrowskimi 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 ciąż gospodarczych i właściwości organizatorów) a obszarami o najniższej dostępności transportowej, określonymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie.

Wyniki analiz wskazały, że w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 zapewniono:

- bezpośrednie połączenia pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, z tym że dla Gorzowa Wielkopolskiego, Opoła, Rzeszowa i Zielonej Góry, nie był spełniony warunek co najmniej 2 par pociągów na dobę;
- 108 połączeń bezpośrednich połączeń miast wojewódzkich wobec 153 istniejących możliwych; najbardziej ubogą dostępność do pozostałych miast wojewódzkich

miał Gorzów Wielkopolski z połączeniami zaledwie do dwóch miast wojewódzkich: Poznania i Warszawy;

- bezpośrednie połączenia miast wojewódzkich z miejscowościami uzdrowskimi i rekreacyjnymi, były realizowane przez około 3/5 wszystkich pociągów międzywojewódzkich,
- bezpośrednie połączenia Warszawy z obszarami o najniższej dostępności transportowej, obsługiwały w województwach: lubelskim – 17 punktów handlowych, lubuskim – 9, podkarpackim – 20, warmińsko-mazurskim – 14 i zachodniopomorskim – 14.

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, tradycyjnymi 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).

Analizy rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 w zakresie połączeń międzynarodowych wykazały, że:

- oprócz Berlina, zapewniono połączenia Warszawy ze stolicami państw sąsiednich. Mińsk i Wilno miały po 2 połączenia na dobę, zaś do pozostałych: Bratysławy, Kijowa, Moskwy i Pragi kursował 1 pociąg,
- istniały połączenia bezpośrednimi pociągami z Warszawy do innych stolic europejskich, przy czym Wiedeń miał 3 połączenia bezpośrednio, Budapeszt – 2, Bruksela i Paryż, po 1 połączeniu z przesiadką,
- pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi zrealizowano tylko połączenie w relacji Gdańsk – Berlin,
- spośród 17 relacji pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą, zapewniono 4 relacje bezpośrednio (Wrocław – Berlin, Katowice – Praga, Katowice – Bratysława i Lublin – Kijów) oraz 6 relacji dla połączeń z przesiadką

(oprócz Opole – Praga i Białostok – Wilno), choć w niektórych przypadkach czas skomunikowania wynosił ponad 5 godzin.

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

Parametry dotyczące standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji określono w rozdziale 7 Planu Transportowego [3]. Generalnie dotyczą one oceny poziomu usług przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych 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). Wyniki analiz w tym zakresie zawarto w tablicy 1.

Tablica 1

Realizacja parametrów w zakresie standardów wybranych usług oraz sposobu organizowania systemu informacji, przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014

Parametr	Charakterystyka parametru (stopień osiągnięcia w roku 2016)	Spełnienie parametru w rjp 2013/14	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.	Parametry były spełnione.	Nie zrealizowano ujednolicenia kolorystycznego 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 prędkości 60,4 km/h, uzyskiwanej w rjp 2011/12.	Parametr był spełniony.	Parametr ma wyższą wartość, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich na trasie Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie	Uzyskanie średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec prędkości 71,73 km/h, uzyskiwanej w rjp 2011/12.	Parametr nie był spełniony.	Parametr uległ poprawie, jednak ma niższą wartość, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzynarodowych	Utrzymanie na trasie: stacja początkowa – stacja graniczna średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 73,1 km/h.	Parametr był spełniony.	Parametr ma wyższą wartość, niż określona.
Punktualność pociągów międzywojewódzkich	Osiągnięcie punktualności na poziomie co najmniej 90% rozliczanej miesięcznie, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%.	Parametr nie był analizowany.	Analizy prowadzono przed końcem okresu ważności rozkładu jazdy.
Punktualność pociągów międzynarodowych	Osiągnięcie punktualności na poziomie co najmniej 86% rozliczanej miesięcznie, 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 nie był spełniony.	Usługa dostępna w pociągach kwalifikowanych.
Dostępność informacji o ofercie	Zapewnienie pasażerom informacji o ofercie w każdym punkcie postoju handlowego w zakresie przedstawionym w podpunkcie 6.3 Planu Transportowego, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych przez operatorów.	Parametr był spełniony.	–

Tablica 1 cd

Parametr	Charakterystyka parametru (stopień osiągnięcia w roku 2016)	Spełnienie parametru w rjp 2013/14	Uwagi
Oznaczenie w rjp linii komunikacyjnych literą „U”	Oznaczenie w podawanym do publicznej wiadomości rjp, poczynając od jego edycji 2013/2014 linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej.	Parametr nie był spełniony.	–
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.	Parametr nie był spełniony.	Parametr ma niższą 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 dostępu do infrastruktury albo taboru dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.	Parametr nie był spełniony.	–
Informatyczny system 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 był spełniony.	–
Średniosieciowy czas skomunikowania	Osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut.	Parametr był spełniony.	Parametr obliczono dla niektórych stacji.
Samodzielna rezerwacja miejsc przez pasażerów	Zapewnienie przez operatorów możliwości samodzielnej rezerwacji przez pasażerów wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej.	Parametr nie był spełniony.	Usługa dostępna w pociągach kwalifikowanych.
Ogłaszanie rozkładów jazdy pociągów	Terminowe podawanie do wiadomości publicznej nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem.	Parametr był spełniony.	–

6. Podsumowanie

Ocena realizacji postanowień Planu Transportowego [3] przez operatorów międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych finansowanych przez ministra właściwego ds. transportu w rozkładzie jazdy 2013/2014 wykazała, że:

- Nie był realizowany żaden, spośród wymienionych trzech wariantów rozwoju oferty ministra. 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 zaledwie o 1 punkt handlowy (Kraśnik) oraz wprowadzono obsługę dodatkowo 1 relacji (Lublin – Stalowa Wola Rozwadów) przez 38 dni w roku. Wariant minimalny został ograniczony o:
 - 17,4% w zakresie liczby pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych łącznie,
 - 19,4% w zakresie łącznej pracy eksploatacyjnej pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
- Minimalne warunki spójności oferty w zakresie połączeń międzywojewódzkich nie były spełnione dla województw: lubuskiego (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra), opolskiego (Opole) i podkarpackiego (Rzeszów) pod względem liczby połączeń ze stolicą kraju. W zakresie połączeń międzynarodowych nie zapewniono minimalnego standardu dotyczącego liczby połączeń z Warszawy do stolicy Niemiec.
- Główne parametry oferty przewozowej:
 - uległy poprawie w zakresie: prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich w relacji stacja początkowa – stacja końcowa, w relacji Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie oraz prędkości handlowej pociągów międzynarodowych w relacji stacja początkowa – stacja graniczna,
 - zostały zachowane: wartości średniosieciowego czasu skomunikowania, terminowość podawania do publicznej wiadomości nowego rozkładu jazdy pociągów i zapewnienie informacji o ofercie w punktach handlowych,

- nie spełniono założeń dotyczących: oznaczeń w rozkładach jazdy pociągów literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, wdrożenia na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci TEN-T strategii gwarantujących odpowiedni dostęp do transportu kolejowego dla wszystkich osób o ograni-

czonych możliwościach poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych, zapewnienia przez operatorów co najmniej 20% udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Bibliografia

1. Ocena funkcjonowania runku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku, Urząd Transportu Kolejowego 2012.
2. 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).
3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1151).
4. 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 nr L 315 z 03.12.2007).
5. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).