

Ocena realizacji krajowego planu transportowego według rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Artykuł charakteryzuje kolejowe połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 r., w aspekcie wybranych postanowień i zapisów Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym [4].

W rozdziale „Uregulowania prawne w zakresie publicznego transportu zbiorowego” scharakteryzowano Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym [6], regulującą zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w Polsce i w strefie transgranicznej, w każdej gałęzi transportu oprócz transportu lotniczego. Przytoczono definicje w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zrównoważonego rozwoju transportu publicznego oraz wymieniono obowiązki, które ta ustawa nakłada na organizatorów publicznego transportu zbiorowego, szczególnie w zakresie opracowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwanych inaczej planami transportowymi.

Rozdział „Kształtowanie się publicznego transportu zbiorowego według krajowego planu transportowego” zawiera opis zawartości „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” [4] oraz wybrane zapisy regulujące: minimalne standardy połączeń, za które odpowiada minister właściwy ds. transportu, rozwój oferty przewozowej do roku 2015 według określonych wariantów oraz jakość usług transportowych.

W rozdziale „Oferta przewozowa według rozkładu jazdy pociągów 2013/2014” zaprezentowano wyniki przeprowadzonych analiz w zakresie minimalnych standardów połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, realizacji wariantów rozwoju oferty przewozowej, a także jakości usług przewozowych w aspekcie: liczby połączeń, czasów przejazdu i obsługi punktów handlowych na wybranych liniach komunikacyjnych, prędkości handlowej pociągów, skomunikowań pociągów na przykładzie stacji Gdynia Główna

¹ Mgr inż., Instytut Kolejnictwa, e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

i Dęblin oraz zapewnienia przewozu osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

W Podsumowaniu zawarto wnioski z przeprowadzonych analiz oraz przesłanki poprawy oferty przewozowej w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Słowa kluczowe: publiczny transport zbiorowy, kolejowe przewozy międzywojewódzkie, kolejowe przewozy międzynarodowe

1. Wstęp

Pasażerski transport zbiorowy jest usługą publiczną należącą do zadań własnych właściwej jednostki administracji państwowej świadczoną obywatelom przez podmioty działające w imieniu lub na zlecenie tych jednostek. Coraz częściej, jakość transportu publicznego świadczy o sile organizatora usług publicznych.

Plany transportowe opracowane i wdrażane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego mają za zadanie kształtować funkcjonowanie i rozwój systemu publicznych przewozów zbiorowych oraz w sposób systemowy i długofalowy porządkować transport zbiorowy na określonym obszarze. Postanowienia i zapisy planu transportowego w zakresie pasażerskich kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych [4] przewidują m.in. co najmniej niepogorszoną ofertę przewozową i poprawę parametrów jakości usług transportowych będących w gestii ministra właściwego ds. transportu. Okazuje się jednak, że stan usług przewozowych wykonywanych na podstawie rozkładu jazdy pociągów, wypełnia wymagania zawarte w planie transportowym w mocno ograniczonym zakresie.

2. Uregulowania prawne w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Podstawą prawną regulującą publiczny transport zbiorowy w Polsce jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [6], która powstała z obowiązku postanowień rozporządzenia nr 1370 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [2].

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jest zbiorem zasad organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terytorium naszego kraju, jak również w strefie transgranicznej,

w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej, wymienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego i przydziela im konkretne zadania polegające na planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym, a także określa zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym.

Mówiąc o publicznym transporcie zbiorowym należy mieć na uwadze powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu po określonej linii bądź sieci komunikacyjnej. Artykuł 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [6] precyzuje, że minister właściwy ds. transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, a więc podlegają mu przewozy kolejowe wykonywane zarówno z przekroczeniem granicy województwa, inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie, jak i przewozy z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem przewozów w strefie transgranicznej.

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 zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [3]. Również należałoby odnieść się do definicji zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, zawartej w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [6], którym jest proces rozwoju transportu uwzględniający społeczne oczekiwania, dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący środki transportu przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne.

3. Kształtowanie się i rozwój publicznego transportu zbiorowego według krajowego planu transportowego

Krajowy plan transportowy (właściwie „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”) wydano i opublikowano w formie rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w dniu 9 października 2012 roku [4]. Dokument zawiera między innymi:

- Opis sieci kolejowej dla międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, obejmującej 78 linii komunikacyjnych, z podaniem średniodobowej liczby par pociągów, minimalnym i maksymalnym czasem przejazdu, obsługą punktów handlowych i określeniem dla nich punktów skomunikowania z innymi rodzajami pociągów, według rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 r..
- Ocenę kolejowej oferty transportowej, określonej wielkością pracy przewozowej i eksploatacyjnej, prędkością i punktualnością pociągów, czasem skomunikowania na wybranych stacjach kolejowych, poziomem dostępności dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością poruszania się.
- Prognozy rozwoju kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych określonych w trzech wariantach rozwoju oferty transportowej wielkością przewozów osób i planowanej pracy eksploatacyjnej do 2025 r.
- Zasady finansowania usług transportowych pod względem wydatków: na świadczenie przewozów kolejowych (uruchamianie pociągów), na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych oraz związanych z modernizacją i zakupami taboru.
- Standardy kolejowych usług przewozowych, określone liczbą pociągów w wybranych relacjach międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i wygody podróżowania, zachowania warunków higieny, podnoszenia jakości usług transportowych i dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych.
- Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym informacji dostępnej w pociągu i w punktach postojów handlowych.
- Parametry okresowej oceny jakości usług transportowych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych w zakresie wielkości przewozów i ich finansowania, kształtowania oferty przewozowej oraz zapewnienia standardów usług i sposobu organizowania systemu informacji pasażerskiej.

Przedmiotem analiz poczynionych w artykule były tylko te warunki i parametry, które są możliwe do uzyskania i sprawdzenia na podstawie rozkładu jazdy pociągów, a mianowicie: minimalnych standardów połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, kierunków rozwoju połączeń według zapisanych wariantów rozwoju oferty przewozowej oraz wybranych aspektów dotyczących jakości usług transportowych.

3.1. Minimalne standardy połączeń kolejowych

Minimalne standardy połączeń będących w gestii ministra właściwego ds. transportu są określone w rozdziale 3 punkt 8 planu transportowego [4]. Dla obu rodzajów połączeń wskazano po 4 warunki, przy czym dla:

przewozów międzywojewódzkich:

- 1) zapewnienie bezpośrednich pociągów (nie mniej niż 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i pozostałymi miastami wojewódzkimi,
- 2) zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich,
- 3) dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (nie mniej niż 1 para na dobę w sezonie, poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi,
- 4) 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;

przewozów międzynarodowych:

- 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 – Przyszów / Koszyce),
- 4) dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi te województwa graniczą:
 - bezpośrednimi pociągami (Gorzów Wlkp., Wrocław i Zielona Góra – Berlin, Katowice i Wrocław – Praga, Katowice – Bratysława, Lublin i Rzeszów – Kijów, Gdańsk – Kaliningrad),
 - przez system skomunikowań:
 - Szczecin – Berlin (w Angermünde – pociągi transgraniczne),
 - Opole – Praga (we Wrocławiu lub w Kamieńcu Ząbkowickim – pociągi wojewódzkie),
 - Kraków i Rzeszów – Bratysława (w Katowicach – pociągi międzywojewódzkie),
 - Lublin (w Łukowie – pociągi wojewódzkie) i Białystok (w Grodnie – pociągi transgraniczne) – Mińsk,
 - Białystok – Wilno (w Szostakowie / Sestokai – pociągi międzynarodowe),
 - Olsztyn – Moskwa (w Warszawie – pociągi międzywojewódzkie).

3.2. Kierunki rozwoju połączeń

Do 2015 roku kierunki rozwoju połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, za które jest odpowiedzialny minister właściwy ds. transportu, są określone w trzech wariantach rozwoju oferty transportowej:

1. Wariant minimalny zakłada, że oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich nie będzie podlegała zasadniczym ograniczeniom (a więc zostanie utrzymana na poziomie rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 r.), natomiast w zakresie przewozów międzynarodowych: nie będą finansowane pociągi kursujące według kategorii osobowej i zostanie podtrzymana oferta w pociągach dalekobieżnych.
2. Wariant najbardziej prawdopodobny zakłada rozszerzenie oferty przewozowej o nowe odcinki dla przewozów międzywojewódzkich (Wrocław – Legnica, Rzeszów / Stróże – Jasło – Zagórz, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój, Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny) i obsługę dodatkowych punktów postojów handlowych (Gorlice Zagórzany, Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Skwierzyna, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz), w zakresie przewozów międzynarodowych zaś obsługa obejmie dodatkowo relacje: Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno, Wrocław – Praga i Gorzów Wlkp. – Berlin, natomiast połączenie Kraków / Katowice / Wrocław – Berlin zostanie skierowane przez Zieloną Górę.
3. Wariant maksymalny przewiduje rozszerzenie oferty w zakresie przewozów międzywojewódzkich o dodatkowe odcinki: 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. 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.

3.3. Jakość usług transportowych

Jakość usług transportowych możliwych do analiz i oceny zawarta w rozkładzie jazdy pociągów dotyczy następujących parametrów określonych w planie transportowym dla kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych [4]:

- prędkości handlowej pociągów,
- zapewnienia 30-minutowego czasu skomunikowania w punktach postojów handlowych,
- przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich,
- terminowego ogłaszania nowych rozkładów jazdy i ich zmian,
- stosownych oznaczeń w rozkładach jazdy pociągów linii komunikacyjnych, na których odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

4. Oferta przewozowa według rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

Źródłem danych do analiz i ocen były: wykaz pociągów (objętych umowami ramowymi o świadczenie usług publicznych zarówno ze spółką PKP Intercity, jak i Przewozów Regionalnych) oznaczonych numerami, nazwami, zawierających nazwę stacji początkowej i końcowej oraz terminy ich kursowania, rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 roku², opublikowany na stronie zarządcy infrastruktury [8] pod koniec listopada ubiegłego roku oraz *hafas* – rozkład jazdy zamieszczony na stronie kolei niemieckich³, służący do sprawdzania skomunikowań w relacjach międzynarodowych.

4.1. Połączenia międzywojewódzkie

• Minimalne standardy połączeń

Analiza rozkładu jazdy pociągów w zakresie przewozów międzywojewódzkich w stosunku do wymagań opisanych w pkt. 3.1. pozwala stwierdzić, że wszystkie miasta wojewódzkie mają połączenia z Warszawą wykonywane pociągami stałego kursowania lub z ograniczeniami, w tym sezonowymi. Jednak nie w każdym przypadku jest dotrzymany warunek co najmniej 2 par pociągów na dobę. Tak jest w przypadku województwa lubuskiego, opolskiego i podkarpackiego. Zarówno

² Rozkład ten nie uwzględnia przewidzianych 6 korekt związanych z planowanymi i prowadzonymi pracami inwestycyjnymi na liniach kolejowych.

³ <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query2.exe/pn?ld=9648&country=GBR&rt=1&newrequest=yes&&country=POL>.

Gorzów Wielkopolski, jak i Zielona Góra wykazują po jednej parze pociągów stałego kursowania, odpowiednio pociągami: *Szczecinianin* o numerach 88200 i 88203 oraz *Zielonogórzanin* o numerach 17100/1 i 71101/0. Podobnie Opole ma jedno połączenie z Warszawą pociągiem *Kmicic* (nr 16107 i 61106). Pomiedzy Rzeszowem a stolicą kursują 2 pary pociągów *San* (o numerach 35108 i 53109) i *Solina* (o numerach 35104 i 83105) w okresie od 15 grudnia 2013 do 27 czerwca 2014 r. i od 5 sierpnia do 13 grudnia 2014 r., co przekłada się na średnią 1,79 par pociągów na dobę.

Maksymalna liczba możliwych połączeń w relacjach między miastami wojewódzkimi wynosi 153 (18 x 17/2). Rozkład jazdy 2013/2014 zapewnia 108 takich połączeń, co daje wskaźnik 70,6%, przy czym 4 połączenia realizują ofertę niestałego kursowania (mniej niż 1 para pociągów na dobę). Są to następujące połączenia: Białystok – Kraków oraz Zielona Góra – Bydgoszcz, Gdańsk / Gdynia i Szczecin.

Według danych Ministerstwa Zdrowia, w Polsce 45 miejscowości ma status uzdrowiska⁴, natomiast 22 z nich ma bezpośredni dostęp do transportu kolejowego. Obsługą pociągami międzywojewódzkimi, kursującymi stale bądź sezonowo objęto 11 uzdrowisk: Inowrocław, Kołobrzeg, Krynica Zdrój, Muszyna, Nałęczów, Piwniczna, Sopot, Świnoujście, Ustka, Ustroń, Żegiestów Zdrój. Z dużym prawdopodobieństwem można oszacować, że uzdrowiska łącznie z miejscowościami wypoczynkowymi i rekreacyjnymi obsługuje około 60% wszystkich pociągów międzywojewódzkich.

Województwami o najniższej dostępności transportowej, wymienionymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta i Obszary wiejskie [1] są: lubelskie, lubuskie, podkarpackie, warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie. W tabelicy 1 pokazano liczbę połączeń na dobę oraz liczbę pociągów w relacjach z Warszawy oraz liczbę punktów handlowych w tych województwach obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie.

Tabela 1

Oferta w zakresie połączeń międzywojewódzkich do obszarów o najniższej dostępności transportowej.

Województwo	Liczba połączeń (pociągów) z Warszawy do stolicy województwa	Liczba obsługiwanych punktów handlowych
lubelskie	7,83 (9)	17
lubuskie	1 (2)	9
podkarpackie	1,79 (2)	20
warmińsko-mazurskie	3 (3)	14
zachodniopomorskie	3 (3)	14

Opracowano na podstawie [2, 4].

⁴ <http://www.mz.gov.pl/wwwmz/index?mr=m8&ms=625&ml=pl&mi=625&mx=0&ma=10282>.

• Kierunki rozwoju połączeń

Rozwój połączeń międzywojewódzkich do 2015 roku opisany wariantami rozbudowy oferty przewozowej (patrz pkt. 3.2.), polega na rozszerzaniu sieci komunikacyjnej o nowe odcinki linii komunikacyjnych i nowe punkty obsługi handlowej w zależności od rodzaju wariantu. Rozkład jazdy pociągów 2013/2014 r. wskazuje, że najbardziej prawdopodobny wariant nie jest realizowany, a w stosunku do wariantu maksymalnego występuje obsługa tylko 1 dodatkowego odcinka: Lublin – Stalowa Wola Rozwadów. Pociągi *San* i *Solina* obsługują ten odcinek tylko w okresie od 27 czerwca do 4 sierpnia 2014 roku oraz dodatkowy punkt handlowy – stację Kraśnik. Wariant maksymalny przewiduje dodatkowo uruchomienie połączeń na linii komunikacyjnej nr 62 Wrocław Główny – Zgorzelec – granica państwa [4], jednak w analizowanym rozkładzie jazdy, nie wprowadzono obsługi tej linii pociągami międzywojewódzkimi.

Zestawienie oferty realizowanej w połączeniach międzywojewódzkich z kierunkami rozwoju połączeń opisanymi w wariantach rozwojowych (najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym) zawiera tablica 2.

Tablica 2

Porównanie rozwoju oferty w połączeniach międzywojewódzkich według krajowego planu transportowego i rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

Wariant rozwoju oferty	Liczba dodatkowych połączeń międzywojewódzkich		Liczba dodatkowych punktów postojów handlowych	
	Plan transportowy	RJP 2013/2014	Plan transportowy	RJP 2013/2014
Najbardziej prawdopodobny	5	0	12	0
Maksymalny	10	1	23	1

Opracowano na podstawie [2, 7].

Porównanie oferty transportowej według rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 r., a więc stanu bazowego dla wariantu minimalnego i rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 r. na wybranych liniach komunikacyjnych, zawiera tablica 3. W kolumnie „liczba obsługiwanych punktów handlowych” dla rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 podano również nazwę przystanku, który w porównaniu z rozkładem jazdy pociągów 2011/2012 r. nie jest obsługiwany przez pociągi międzywojewódzkie, lub który zamieniono na inny przystanek.

Tablica 3

Oferta transportowa w połączeniach międzywojewódzkich według rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 i 2013/2014

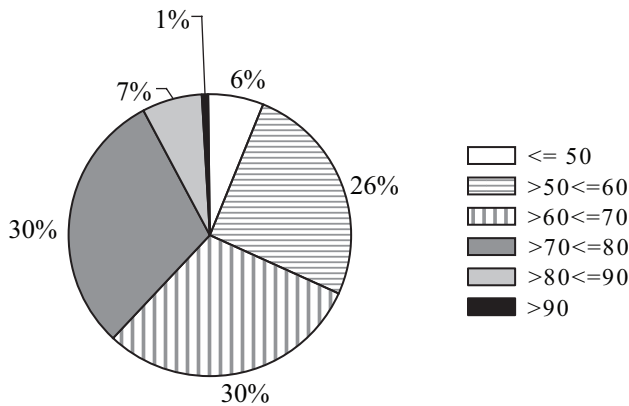
Linia komunikacyjna	Dobowa liczba par połączeń		Czas przejazdu		Liczba obsługiwanych punktów handlowych	
	RJP 2011/12	RJP 2013/14	RJP 2011/12	RJP 2013/14	RJP 2011/12	RJP 2013/14
1: Warszawa Centralna – Kraków Główny Osobowy (przez CMK)	4,544	2,84	2:51 – 3:23	3:08 – 3:45	6	5 (Tunel)
4: Warszawa Centralna – Działdowo – Nidzica – Olsztyn Główny	2,0	2,0	3:25 – 3:33	3:00 – 3:14	12	12 (N. Dwór Maz. → Modlin)
13: Lublin – Kielce	3,0	3,0	3:06 – 3:18	2:26 – 2:35	9	8 (Szydłowiec)
16: Kielce – Zawiercie – Katowice	1,0	1,0	2:07 – 2:10	2:08 – 2:12	7	7
22: Łódź Kaliska – Tomaszów Mazowiecki – Kraków Główny	2,379	2,83	3:27 – 3:35	3:15 – 3:35	8	7 (Ł. Widzew → Ł. Chojny, Tunel)
29: Łódź Kaliska – Toruń Główny	5,029	3,13	2:39 – 3:00	2:33 – 2:59	8	8
38: Poznań Główny – Toruń Główny	2,0	2,0	1:55 – 1:59	1:48 – 1:54	6	6
49: Olsztyn Główny – Giżycko – Elk – Białystok	2,0	2,0	4:26 – 4:29	4:13 – 4:24	10	9 (Knyszyn)
65: Zielona Góra – Szczecin Główny	0,179	0,175	4:16 – 4:48	4:02 – 4:44	5	4 (Gryfino)
66: Poznań Główny – Zielona Góra	3,294	1,83	2:24 – 2:26	1:40 – 1:53	10	9 (Czerwieńsk)
68: Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Gorzów Wlkp.	1,0	2,35*	3:28 – 3:42	c	10	4*

*odnosi się do odcinka Bydgoszcz Gł. – Piła Gł., na którym kursują pociągi międzywojewódzkie, opracowano na podstawie [2, 7].

Na przykładzie analizowanych 11 linii komunikacyjnych w trzech przypadkach obserwuje się ograniczenie oferty przewozowej w liczbie połączeń (linia nr 1, 29 i 66), ograniczenie w dostępie do punktu handlowego zaś wobec sześciu linii nr: 1, 13, 22, 49, 65 i 66. Czas przejazdu według obecnie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów skrócono w 8 liniach komunikacyjnych, a wydłużono w 2 (linie nr 1 i 16).

• Jakość usług transportowych

Jakość usług transportowych w zakresie przewozów międzywojewódzkich oceniono w kontekście czynników opisanych w pkt. 3.3. Pociągi międzywojewódzkie w analizowanym rozkładzie jazdy kursują z prędkością od 31,5 km/h (poc. nr 33114 *Józef Chelmoński* relacji Przemyśl Gł. – Kraków Gł.) do 93,8 km/h (poc. nr 17102 *Goplana* relacji Warszawa Wsch. – Poznań Gł.). Średnia prędkość handlowa wszystkich pociągów wynosi 65,3 km/h i została podwyższona w stosunku do rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 o 4,9 km/h. Średnia prędkość handlowa ważona liczbą dni kursowania wynosi 67,2 km/h. W relacjach Warszawy z pozostałymi miastami wojewódzkimi średnia prędkość handlowa wynosi 74,5 km/h, co wobec rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 stanowi wzrost o 2,8 km/h. Strukturę prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich prezentuje rysunek 1.



Rys. 1. Struktura prędkości handlowej [km/h] pociągów międzywojewódzkich, opracowano na podstawie [8]

Skomunikowania pociągów określono dla dwóch stacji węzłowych: Gdynia Główna i Dęblin, przy czym wzięto pod uwagę pociągi kursujące przez większą część roku. Kierunkom określonym w krajowym planie transportowym dla tych stacji przyporządkowano właściwe kierunki przyjazdów / odjazdów pociągów skomunikowanych. Przyjęto również założenie, że czas oczekiwania na skomunikowany pociąg nie może przekroczyć 60 minut. Wyniki zaprezentowano w tabelicy 4.

Tablica 4

Skomunikowania pociągów na przykładzie st. Gdynia Główna i Dęblin

Kierunek	Skąd / dokąd	Liczba pociągów	Liczba skomunikowań	Czas skomunikowania [min]	Średni czas skomunikowania [min]
Gdynia Główna					
Hel	Bydgoszcz	22	11	1–55	26
	Olsztyn	8	3	2–35	23
	Warszawa (Iława)	4	2	17–33	25
Słupsk	Bydgoszcz,	22	10	3–37	13
	Olsztyn	8	2	22–45	34
	Warszawa (Iława)	4	3	6–30	21
Kościerzyna	Bydgoszcz	22	7	0–59	26
	Koszalin	16	5	13–54	37
	Olsztyn	8	4	4–10	6
	Warszawa (Iława)	4	2	37–54	46
Dęblin					
Radom	Warszawa	16	9	5–51	27
	Lublin	16	14	1–56	23

Opracowano na podstawie [8].

Procent skomunikowania pociągów na stacjach, określający z ilu pociągów jest zapewniona przesiadka o czasie oczekiwania poniżej 1 godziny, wynosi 41,5% dla stacji Gdynia i 71,9% dla stacji Dęblin. Ogółem, czas skomunikowania dla analizowanych stacji wynosi: w Gdyni Główniej 24 minuty, a w Dęblinie 25 minut. Biorąc pod uwagę poszczególne kierunki, czas skomunikowania do 30 minut nie jest osiągnięty dla stacji Gdynia Główna w połączeniach: Słupsk – Olsztyn (34 minuty), Kościerzyna – Koszalin (37 minut) i Kościerzyna – Warszawa, przez Działdowo, Iławę (46 minut).

Krajowy plan transportowy w rozdziale 6.4. podaje, że do 2015 roku 20% pociągów międzywojewódzkich będzie prowadzić przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, obecnie udział ten wynosi 8,1%.

Zgodnie z art. 30 ust. 5c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [7], zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek podawania rozkładu jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie. W sytuacji, gdy rozkład ten ulega zmianie, zarządca ma obowiązek jego niezwłocznej aktualizacji oraz przekazania informacji o aktualizacji właścicielowi dworca lub zarządzającego dworcem. Rozkład jazdy pociągów 2013/2014 został umieszczony na stronie internetowej w ustawowym terminie.

W rozdziale 6.3. krajowego planu transportowego znajduje się zapis, według którego w rozkładzie jazdy pociągów (począwszy od edycji 2013/2014) podawanym do publicznej wiadomości, linie komunikacyjne do wykonania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, powinny być oznaczone literą „U”. Postulat ten nie został zrealizowany w rozkładach publikowanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, natomiast spółka PKP Intercity stosuje wspomniane oznaczenie tylko do nielicznych pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej, pomimo zgodności tras przejazdu pociągów.

4.2. Połączenia międzynarodowe

• Minimalne standardy połączeń

Analiza minimalnych standardów połączeń międzynarodowych według planu transportowego [7] wykazuje następujące cechy rozkładu jazdy 2013/2014:

1. W relacjach pomiędzy Warszawą i stolicami państw sąsiadujących, z wyjątkiem połączenia do Berlina, dziennie realizowane są 1–2 stałe połączenia.
2. Pomędzy Warszawą i innymi stolicami europejskimi będącymi tradycyjnie celami podróży, są zapewnione połączenia w 4 wymienionych relacjach.
3. W relacjach pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi realizowane jest tylko 1 z 4 połączeń (Gdańsk – Berlin).
4. Pomędzy stolicami województw przygranicznych i stolicami państw, z którymi województwa te graniczą, są zapewnione spośród wymienionych: 4 z 9 relacji bezpośrednich (oprócz Gorzów Wlkp. – Berlin, Zielona Góra – Berlin, Wrocław – Praga, Rzeszów – Kijów, Gdańsk – Kaliningrad) oraz 6 z 8 relacji dla połączeń z przesiadką (oprócz Opole – Praga i Białystok – Wilno), tablica 5.

Tablica 5

Liczba połączeń międzynarodowych w relacjach pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą

Połączenie	Liczba połączeń
Połączenia bezpośrednie	
Wrocław – Berlin	1
Katowice – Praga	1
Katowice – Bratysława	1
Lublin – Kijów	1
Połączenia z przesiadką	
Szczecin – Berlin*)	6, czas skomunikowania 0:04 – 0:15
Kraków – Bratysława **)	1, czas skomunikowania 3:13
Rzeszów – Bratysława	1, czas skomunikowania 6:46
Lublin – Mińsk	1, czas skomunikowania 0:34
Białystok – Mińsk	3, czas skomunikowania 0:45 – 5:09
Olsztyn – Moskwa	1, skomunikowanie 6:03

*) W relacji Szczecin – Berlin Gesundbrunnen kursują również 2 pary pociągów bezpośrednich.

**) W relacji Kraków – Bratysława kursuje 1 para pociągów bezpośrednich. Opracowano na podstawie [2, 3, 7].

• **Kierunki rozwoju połączeń**

Rozkład jazdy pociągów 2013/2014 wskazuje, że podobnie jak w przypadku oferty dla połączeń międzywojewódzkich, tak i w przypadku połączeń międzynarodowych nie jest realizowany żaden wariant rozwojowy (najbardziej prawdopodobny i maksymalny), tablica 6 (por. zapisy pkt. 3.2.).

Tablica 6

Porównanie rozwoju oferty w połączeniach międzynarodowych według krajowego planu transportowego i rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

Wariant rozwoju oferty	Liczba dodatkowych połączeń		Liczba skierowania wybranych połączeń inną trasą	
	Plan transportowy	RJP 2013/14	Plan transportowy	RJP 2013/14
Najbardziej prawdopodobny	3	0	1	0
Maksymalny	5	0	2	0

Opracowano na podstawie [3, 7].

Ponadto, oferta przewozowa ujęta w rozkładzie jazdy pociągów nie uwzględnia:

- obsługi Zielonej Góry w połączeniach Kraków / Katowice / Wrocław – Berlin, przewidzianej w wariantcie najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym,
- obsługi Łodzi w połączeniach Warszawy z Berlinem i Pragą, przewidzianej w wariantcie maksymalnym.

W stosunku do stanu wyjściowego, czyli rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, na podstawie, którego był opisany wariant minimalny, na dziewięciu analizowanych liniach komunikacyjnych (tabl. 7), obecny rozkład jazdy przewiduje ograniczenie oferty w połączeniach międzynarodowych, mierzonej liczbą połączeń oraz obsługą punktów handlowych. Poprawie uległy czasy przejazdów pociągów kursujących w relacjach zagranicznych.

Tablica 7

Oferta transportowa w połączeniach międzynarodowych według rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 i 2013/2014

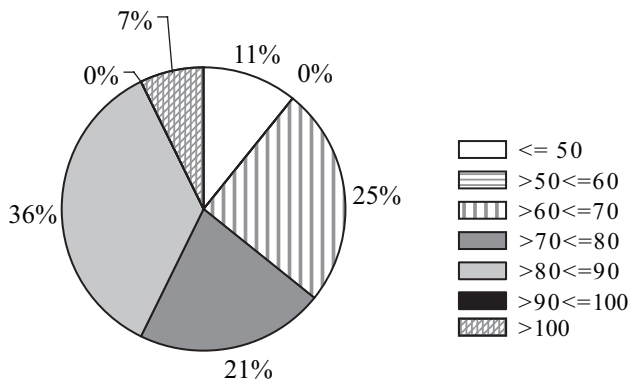
Linia komunikacyjna	Dobowa liczba par połączeń		Czas przejazdu [h:min]		Liczba obsługiwanych punktów handlowych	
	RJP 2011/12	RJP 2013/14	RJP 2011/12	RJP 2013/14	RJP 2011/12	RJP 2013/14
6: Białystok – Suwałki – Trakiszki – gr. państwa (Szostakowo / Sestokai)	1,0	0,0	3:31 – 3:35	–	7	–
7: Białystok – Kuźnica Białostocka – gr. państwa (Grodno)	2,0	3,0	1:07 – 1:20	0:49 – 1:11	12	12
52: Kraków Główny – Zebrzydowice – gr. państwa (Praga)	1,0	1,0	3:06 – 3:35	2:52 – 2:57	5	5
56: Katowice – Zebrzydowice – gr. państwa (Praga / Wiedeń / Villach)	5,0	4,0	1:11 – 1:18	0:54 – 0:58	2	2
58: Opole Gl. – Racibórz – Chalupki – gr. państwa (Bohumin)	1,0	0,0	1:58 – 2:15	–	22	–
62: Wrocław Gl. – Zgorzelec – gr. państwa (Drezno)	1,0	0,0	1:58 – 2:03	–	12	–
63: Wrocław Gl. – Legnica – Tuplice – gr. państwa (Berlin / Hamburg)	1,0	1,0	2:45 – 2:49	2:26 – 2:27	5	5
67: Poznań Gl. – Rzepin – gr. państwa (Frankfurt n. Odrą, Amsterdam)	3,223	1,0	1:23 – 2:14	1:19 – 1:20	28	4
77: Gdynia Gl. – Elbląg – Braniewo – gr. państwa (Kaliningrad)	0,352	0,0	2:55 – 3:16	–	10	–

Opracowano na podstawie <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query2.exe/pn?ld=9648&country=GBR&rt=1&newrequest=yes&&country=POL>.

• Jakość usług transportowych

Jakość usług transportowych w zakresie przewozów międzynarodowych analizowano w kontekście czynników opisanych w pkt. 3.3.

Prędkość pociągów międzynarodowych zawiera się w przedziale od 40,6 km/h (poc. nr 43010 relacji (Bohumin) Zebrzydowice – Kraków Gł.) do 106,8 km/h (poc. nr 75000 relacji (Berlin Hbf) Rzepin – Gdynia Gł.). Średnia prędkość handlowa w relacji stacja początkowa – stacja graniczna wynosi 75,8 km/h, co w porównaniu z rozkładem jazdy pociągów 2011/2012, świadczy o poprawie w tym zakresie o 2,7 km/h. Strukturę prędkości handlowej pociągów międzynarodowych prezentuje rysunek 2.



Rys. 2. Struktura prędkości handlowej [km/h] pociągów międzynarodowych, opracowano na podstawie [8]

Krajowy plan transportowy (rozdział 6.4) przewiduje, że do 2015 roku w przewozach międzynarodowych (dalekobieżnych), każdy pociąg powinien prowadzić najmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych na wózkach inwalidzkich. Obecnie w pociągach międzywojewódzkich to wymaganie jest spełnione w 33,3%.

5. Podsumowanie

Krajowy plan transportowy opublikowany w formie rozporządzenia dnia 9 października 2012 roku [4] jest pierwszym i nadrzędnym wobec planów transportowych niższego szczebla (np. wojewódzkich i powiatowych), dokumentem regulującym publiczny transport zbiorowy w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, za które jest odpowiedzialny minister właściwy ds. transportu. Zawiera on kierunki rozwoju, zarówno w zakresie oferty przewozowej, jak i poprawy parametrów jakości usług transportowych,

a także prognozę popytu (liczbę podróżnych i wielkość pracy eksploatacyjnej) i finansowania z budżetu państwa. W okresie obowiązywania dwukrotnie objął zmiany rocznego rozkładu jazdy pociągów: na przełomie 2012/2013 i 2013/2014.

Wyniki analiz w odniesieniu do wybranych postanowień zawartych w krajowym planie transportowym i oferty przewidzianej w rozkładzie jazdy pociągów od 15 grudnia 2013 roku do 13 grudnia 2014 roku prowadzą do następujących wniosków:

1. Nie są spełnione wszystkie warunki dotyczące minimalnych standardów dla przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
2. Nie jest realizowany żaden wariant rozwoju oferty przewozowej, a w stosunku do stanu bazowego nastąpiło pogorszenie oferty, szczególnie pod względem dobowej liczby połączeń.
3. Słabą stroną przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest dostępność przewozu osób na wózkach inwalidzkich. Udział pociągów mających w swoim składzie wagon do przewozu tych osób jest nadal zbyt mały i nie odpowiada postanowieniom zawartym w krajowym planie transportowym.
4. Nastąpiła poprawa parametrów przewozów w zakresie skrócenia czasu przejazdu. W stosunku do rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 zwiększyła się prędkość handlowa wszystkich pociągów międzywojewódzkich, pociągów międzywojewódzkich kursujących na trasie Warszawa – pozostałe miasta wojewódzkie oraz międzynarodowych na odcinku stacja początkowa – stacja graniczna.
5. Nie wszystkie pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe są skomunikowane z pociągami regionalnymi, w przypadku stacji Gdynia Główna procent skomunikowania nie osiąga nawet 50%.
6. Ogółem dla stacji Gdynia Główna i Dęblin czas skomunikowania nie przekracza 30 minut.
7. Dotrzymana jest terminowość podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy pociągów i planowanych zmian.
8. Nie jest spełniony warunek oznaczania literą „U” linii komunikacyjnych, po których odbywa się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Minister właściwy ds. transportu, nadzorujący kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, powinien egzekwować od podległych mu podmiotów: operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (spółki PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne sp. z o.o.) i narodowego zarządcy infrastruktury (spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) wykonanie postanowień zawartych w krajowym planie transportowym poziomie przynajmniej na minimalnym. Brak działań naprawczych w tym zakresie grozi przejściem pasażerów kolejowych przez inne, konkurencyjne gałęzie transportu.

Literatura

1. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta i Obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 13 lipca 2010.
2. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (L 315/1 z 3.12.2007).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 117 poz. 684).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2012, poz. 1151).
5. Toruński J.: *Jakość usług transportowych w przewozach pasażerskich*, Zeszyt naukowy nr 82/2009 Akademia Podlaska, Siedlce.
6. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).
7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 86, poz. 789, z późn. zm.).
8. Wyszukiwanie połączeń kolejowych, [online], [dostęp: 25–29.11.2013], dostępny na WWW: <http://rozklad.plk-sa.pl/>.

An Assessment of National Transport Scheme According to the 2013/2014 Rail Time-Table

Summary

The paper describes the interregional and international connections provided in the 2013/14 Rail Time-Table from the point of view of selected resolutions and regulations of the Directive issued by the Ministry of Transport, Construction and Marine Economy dated 9th October, 2012 regarding sustainable development of the public rail transport within the scope of interregional and international passenger service network [4].

In Chapter „Regulations applying to the mass transport”, the Act of 16th December, 2010 on the mass transport regulating the rules of organization, functioning, and

financing regular passenger transport in Poland and in the trans-border zone were described – basically in every branch of transport industry except for air transport. Definitions applying to the mass transport and sustainable development of public transport have been quoted as well as the obligations imposed by the Act on the operators of public transport – particularly in preparation of sustainable development of mass transport schemes called transport schemes.

Chapter „Development of the mass transport according to the National Transport Scheme” describes the scheme of sustainable development of the public transport in respect of the interregional and international of passenger service network [4] as well as the selected legal requirements for minimum standards of rail links – as included in the responsibilities of the minister of transport, development of transport offer until 2015 according to specific variants, and also the quality of transport services.

Chapter „Transport offer according to the 2013/2014 Rail Time-Table” describes the results of analyses of minimum standards of interregional and international rail links, realization of variants of the development of transport offer, and also the quality of transport services in respect of: number of connections, travel times and retail outlets available in selected railway lines, train commercial speeds, available connections – using examples of the Gdynia Główna and the Dęblin stations, as well as providing the passengers on wheelchairs with transport services.

To sum up, conclusions drawn from analyses as well as guidelines on the improvement of the transport offer in interregional and international rail transport were included.

Key words: public transport, interregional rail transport services, international rail transport services

Оценка выполнения национального транспортного плана по расписанию движения поездов на 2013 и 2014 годы

Резюме

В статье дана характеристика межгосударственных и международных сообщений по расписанию движения поездов на 2013 и 2014 годы с точки зрения избранных постановлений и записей Распоряжения министра транспорта, строительства и морского хозяйства от 9 октября 2012 года о плане равномерного развития транспорта общего пользования в области транспортной сети межгосударственных и международных пассажирских перевозок в железнодорожном транспорте [4].

В разделе „Законные урегулирования в области транспорта общего пользования” дана характеристика Закона от 16 декабря 2010 года о транспорте общего пользования, регулирующего принципы организации, функционирования и финансирования регулярных пассажирских перевозок в Польше и в трансграничной зоне, в принципе в каждом виде транспорта кроме авиационного транспорта.

Приведены дефиниции, касающиеся транспорта общего пользования и равномерного развития транспорта общего пользования, а также названы обязанности, какие накладывает этот закон на организаторов транспорта общего пользования, особенно в области разработки планов равномерного развития транспорта общего пользования по другому называемых транспортными планами.

В разделе „Формирование транспорта общего пользования по национальному Транспортному плану” помещено описание содержания Плана равномерного развития транспорта общего пользования в области транспортной сети межвоеводских и международных пассажирских перевозок в железнодорожном транспорте, а также приведены избранные записи, регулирующие: минимальные стандарты сообщений, за которые отвечает компетентный министр по делам транспорта, развитие перевозочного предложения до 2015 года по определённым вариантам и качество транспортных услуг [4].

В разделе „Перевозочное предложение по расписанию движения поездов на 2013 и 2014 годы” представлены результаты проведённых анализов в области минимальных стандартов межвоеводских и международных сообщений, реализации вариантов развития перевозочного предложения, а также качества перевозочных услуг с точки зрения: количества сообщений, времени поездки и обслуживания торговых пунктов на избранных железнодорожных линиях, маршрутной скорости поездов, согласованности расписания движения поездов на примере станции Гдыня Глувна и Демблин, а также обеспечения перевозок для инвалидов, передвигающихся на колясках.

В окончании содержатся выводы из проведённых анализов и предпосылки для улучшения перевозочного предложения по железнодорожным межвоеводским и международным перевозкам.

Ключевые слова: транспорт общего пользования, железнодорожные межвоеводские перевозки, железнодорожные международные перевозки