

Rewizja krajowego Planu Transportowego i propozycje zmian

Iwona WRÓBEL¹, Szymon KLEMBA²

Streszczenie

Funkcjonujący od października 2012 roku. Plan transportowy w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich oraz międzynarodowych zakładał jego weryfikację i aktualizację w 2016 roku. Przegląd realizacji zawartych w Planie założeń w zakresie wielkości środków finansowych na realizację usług transportowych, rozwoju oferty przewozowej i wynikających z niej parametrów jakości przewozu oraz wymiernych efektów w postaci zakładanego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów, skłania do rewizji Planu wraz ze zmianami koncepcji przyjętej polityki w zakresie przewozów będących w gestii ministra właściwego ds. transportu. W artykule przedstawiono stopień wykonywania przez operatorów przewozów kluczowych postanowień Planu, wymienionych w rozdziale 7, nie tylko w rozkładzie jazdy pociągów 2015/16, ale uwzględniając również jego poprzednie edycje. Kluczowym elementem artykułu są propozycje nowych wariantów rozszerzenia zakresu połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych wraz z sugerowaną ofertą dotyczącą dobowej liczby połączeń wraz z obsługą dodatkowych punktów handlowych, jak również zaprezentowanie wskaźników standardów usług przewozowych do roku 2023. Przedstawione nowe, zmienione podejście do modelowania oferty przewozowej definiuje zasady budowy oferty i kryteria, na podstawie których została zaproponowana. Z analitycznych prac wynika główna konkluzja, że odpowiednia organizacja przewozów może przyczynić się do zmniejszenia deficytowości systemu przy zwiększeniu pracy eksploatacyjnej pociągów.

Słowa kluczowe: plan transportowy, publiczny transport, przewozy, przewozy międzywojewódzkie

1. Wstęp

Za stan i standard kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim i międzynarodowym odpowiada minister właściwy ds. transportu, na którym jako organizatorze publicznego transportu zbiorowego, według zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [11], ciąży obowiązek w zakresie ich planowania, organizowania i zarządzania. Wykonywanie przewozów odbywa się na podstawie zawieranych z operatorami umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które określają w szczególności: opis usług transportowych, opis parametrów rekompensaty finansowej, cele w zakresie jakości, w tym punktualności i niezawodności oraz stosowane premie i kary pieniężne.

Międzywojewódzkie przewozy są realizowane przez spółkę PKP Intercity SA. na podstawie zawartej na okres dziesięciu lat Umowy ramowej z dnia 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Umowa ta może być przedłużona o kolejne pięć lat, po uwzględnieniu decyzji podjętej na

podstawie analizy kolejowego rynku pasażerskiego w Polsce i jego konkurencyjności względem innych gałęzi transportu.

W zakresie przewozów międzynarodowych, pierwotnie zawarte umowy ze spółkami: PKP Intercity SA. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. obowiązywały do 2013 roku. W kolejnych latach zawierane były natomiast umowy roczne. W rozkładzie jazdy pociągów 2015/16 ten rodzaj usług powierzono wyłącznie spółce PKP Intercity SA. Zgodnie z ogłoszeniem Ministra z dnia 10 grudnia 2015 r., udzielenie zamówienia na przewozy międzynarodowe planowane do realizacji w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 31 grudnia 2017, przewiduje się w drodze bezpośredniego zawarcia umowy, a w odniesieniu do kolejnych rozkładów jazdy pociągów zakłada się, że zadania w tym zakresie, będzie realizował operator wyłoniony w trybie konkurencyjnym.

Oprócz obowiązujących zapisów umów ministra z operatorami publicznego transportu zbiorowego oraz załączników do nich, zawierających m.in. założenia dla kolejnych rozkładów jazdy, od 9 października 2012 roku obowiązuje Rozporządzenie Ministra

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

² Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: sklemba@ikolej.pl.

Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym [7], zwane Planem transportowym. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [6], zawiera ono wiele elementów określających opisowo, obrazowo i parametrycznie aktualny i docelowy kształt oferty przewozowej. Tymi zasadniczymi elementami są:

- sieć komunikacyjna, przeznaczona dla potrzeb przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przez określenie linii komunikacyjnych,
- ocena i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- pożądany standard usług przewozowych, poprzez określenie parametrów w zakresie jakości usług,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej,
- kierunki rozwoju oferty i docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich.

Wydaje się słusznym założenie, że zarówno postanowienia umów ministra właściwego ds. transportu z operatorami oraz postanowienia zawarte w Planie transportowym, powinny być ze sobą zbieżne, czyli zarówno organizacja, finansowanie, jak i realizacja usług, winny prowadzić do urzeczywistnienia planowanego docelowego zakresu i parametrów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. W dalszej części artykułu scharakteryzowano i poddano ocenie wymienione kluczowe elementy oraz przedstawiono propozycję zmian w ich zakresie.

2. Sieć komunikacyjna dla potrzeb przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych

Charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, wskazuje obecny potencjał w zakresie ilościowym i jakościowym infrastruktury kolejowej, zarówno liniowej, jak i punktowej.

Przewozy będące w gestii ministra właściwego ds. transportu prowadzone są po liniach kolejowych będących w zarządzaniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Stan infrastruktury sieci kolejowej podlega zmianom, tak pod względem ilościowym – długości sieci, jak i standardu jakości. Na koniec 2014 roku spółka dysponowała liniami kolejowymi o łącznej

długości 18 516 km [4]. W stosunku do 2011 roku, długość sieci linii kolejowych administrowanych przez spółkę PKP PLK zmniejszyła się o prawie 3,5 tys. km. Pomimo tego, w 2014 roku wskaźnik gęstości sieci kolejowej w Polsce wyniósł 6,2 km/100 km² i miał wartość wyższą od średniej wszystkich krajów UE (UE-28), równej 4,9 km/100 km².

Prowadzone w obszarze infrastruktury kolejowej roboty utrzymaniowo-naprawcze oraz realizacja zadań inwestycyjnych skutkują sukcesywną poprawą jakości parametrów technicznych linii kolejowych. Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 52% całkowitej długości torów, co oznacza wzrost o 5% w porównaniu ze stanem z roku 2013 roku. Udział długości torów z oceną dostateczną wynosi 27% (stan bez zmian w stosunku do 2013 roku), stan niezadowolający wykazuje jeszcze 21% długości torów (spadek o 5% w porównaniu z 2013 rokiem) [4].

Jakość infrastruktury ma decydujący wpływ na czas przejazdu pociągów i przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozów. Efektem poprawy technicznego stanu torów było podwyższenie w rozkładzie jazdy pociągów 2014/15 maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o łącznej długości 2 700 km torów i obniżenie prędkości na długości 586 km torów. Wskazuje to na poprawę jakości sieci kolejowej.

W najbliższych latach zarządca infrastruktury będzie kontynuował realizację kolejnych projektów infrastrukturalnych, które wpłyną na poprawę jakości oferty przewozowej, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz wzrost efektywności transportu kolejowego. W „Krajowym Programie Kolejowym do roku 2023” [3] zakłada się, że docelowo efektami prowadzonych inwestycji będzie: 8,5 tys. km przebudowanych linii kolejowych (w km toru), 350 km linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, 2 tys. km linii wyposażonych w system ERTMS/ETCS, połączenie 18 ośrodków wojewódzkich liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h.

Kolejnym parametrem określającym infrastrukturę kolejową jest jej wydajność, czyli możliwość eksploatacyjno-ruchowa danej linii kolejowej lub jej części (odcinka linii) do wykonywania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie. Określana jest ona zdolnością przepustową i wyrażana największą liczbą pociągów lub par pociągów, które mogą przejechać po danym fragmencie linii kolejowej (odcinku, szlaku) w ciągu określonego czasu, zazwyczaj doby lub godziny szczytowego natężenia przewozów.

Zdolność przepustowa zależy od parametrów technicznych linii kolejowej, takich jak: prędkość

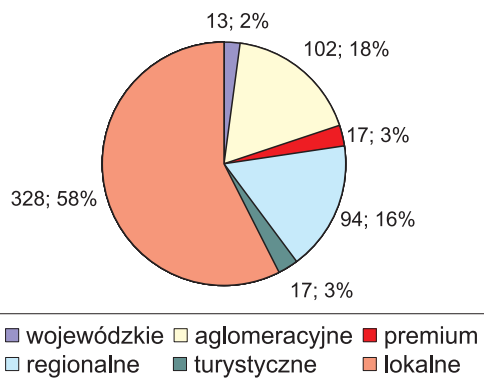
maksymalna, liczba i długości ograniczeń prędkości, liczba torów szlakowych, rodzaj urządzeń sterowania ruchem pociągów, układy torowe stacji, struktura pociągów obciążających linię kolejową oraz parametry ich ruchu. Zatem dobowa zdolność przepustowa poszczególnych odcinków linii kolejowych na sieci PKP PLK (według stanu na dzień 15 maja 2015 r.) jest silnie zróżnicowana, wykazuje bowiem zakres od 8 par pociągów (pomiędzy kilometrami 110,689 i 156,949 na jednotorowej linii nr 219 Olsztyn Główny – Elk) do 243 pociągów (dla kierunku parzystego linii nr 139 Katowice – Zwardoń pomiędzy kilometrami 42,435 i 44,203). Jednocześnie ze względu na inną intensywność ruchu kolejowego na liniach i ich odcinkach, jest zróżnicowany procent wykorzystania zdolności przepustowej. Zawiera się on w przedziale od 2% (dla kierunku nieparzystego linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica pomiędzy kilometrami 14,783 i 24,207 oraz dla kierunku parzystego linii nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny pomiędzy kilometrami 254,295 i 255,485) do 92% (dla kierunku parzystego linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny pomiędzy kilometrami 4,408 i 10,100).

Sieć kolejową w zakresie liniowym, uzupełniają punkty postojów handlowych pociągów (stacje i przystanki osobowe), służące wymianie podróżnych. Liczba dworców kolejowych zarządzanych przez spółkę PKPSA według stanu z dn. 31 lipca 2015 roku wynosi 2175, przy czym dworców czynnych, przeznaczonych do obsługi podróżnych jest 571. W stosunku do 2010 roku ogólna liczba dworców kolejowych zmniejszyła się o 450 (z liczby 2625), w wyniku ich sprzedaży oraz zmiany przeznaczenia i zagospodarowania (sklepy, usługi), a także przekazania samorządom terytorialnym różnych szczebli, przy czym nie wszystkie z nich są obecnie wykorzystywane do obsługi pasażerów.

Wprowadzona przez PKP SA w roku 2015 nowa kategoryzacja dworców kolejowych, oprócz liczby korzystających z niego pasażerów i standardu wyposażenia danego obiektu, uwzględnia również: rodzaj połączeń kolejowych obsługiwanych przez dany dworzec (np. dworce o charakterze międzynarodowym, aglomeracyjnym czy lokalnym), liczbę zatrzymań pociągów, liczbę przewoźników, lokalizację obiektu oraz jego znaczenie dla miasta czy regionu. Obecnie wyróżnia się sześć następujących kategorii dworców: premium, wojewódzkie, aglomeracyjne, regionalne, lokalne i turystyczne. Liczbę i udział procentowy poszczególnych kategorii dworców w puli dworców czynnych przedstawia rysunek 1.

Na czynnych dworcach kolejowych, odprawa podróżnych odbywa się przez kasy biletowe, a na terenie województwa podlaskiego, śląskiego i dolnośląskiego możliwość zakupu biletu na przejazd, udostępniają także wytypowane placówki Poczty Polskiej. Według stanu na dzień 30 września 2015 r. zakup biletu na po-

ciągi międzywojewódzkie i międzynarodowe objęte Planem możliwy jest w 814 punktach, które stanowią: 65 kas własnych spółki PKP Intercity, 318 kas agencyjnych oraz 431 kas innych przewoźników kolejowych (np. Przewozy Regionalne lub Koleje Mazowieckie).



Rys. 1. Klasyfikacja czynnych dworców kolejowych będących w dyspozycji spółki PKP SA; [dane PKP S.A. stan na dzień 31 lipca 2015 r.]

Ponadto na dużych dworcach: Warszawa Centralna, Poznań Główny, Gdańsk Główny, Wrocław Główny, Katowice i Szczecin Główny, funkcjonują centra obsługi klienta, które są miejscami informacji i kompleksowej odprawy podróżnych. Dodatkowo, pasażerom zapewniany jest elektroniczny kanał dystrybucji biletów wykorzystujący Internet i 75 automatów biletowych. Sieć sprzedaży uzupełnia możliwość nabycia biletów u pracowników tworzących drużyny konдукtorskie.

Stacje i przystanki osobowe, na których jest dokonywana wymiana podróżnych zapewniają zróżnicowany poziom usług w zależności od ich wyposażenia. Poza możliwością zakupu biletu i uzyskania informacji pasażerskiej, usługi podstawowe dotyczą: zapewnienia parkingu, dostępu do toalet, oświetlenia wewnętrznego i ogrzewania, usprawnień w dostępie do dworca oraz peronów dla osób o ograniczonej mobilności, monitoringu i ochrony, dostępu do ładowarek/gniazdek. Rozszerzony koszyk usług zawiera m.in. dostęp do wydzielonej poczekalni, punktów gastronomicznych i usługowych, informację dynamiczną, sieć bezprzewodową WI-FI.

Elementami dodatkowymi w tej części Planu jest uszczegółowienie poszczególnych kategorii dworców kolejowych i przedstawienie założeń podstawowych elementów i funkcjonowania Innowacyjnych Dworców Systemowych, budowanych obecnie w Ciechanowie, Nasielsku, Mławie i Strzelcach Krajeńskich Wschód. Idea nowych rozwiązań, wykorzystuje i łączy efektywność, ekonomiczność i technologie ekologiczne. Oparta jest na połączeniu wspólnym zadaniem modułów: dworcowego, miejskiego i wiaty parkingowej lub rowerowej w dowolnych konfiguracjach, w zależności od lokalizacji i potrzeb miejscowych.

W zweryfikowanej wersji Planu transportowego [15] zaproponowano również odmienne podejście do określenia linii komunikacyjnych, przyjmując założenie, że każda czynna linia kolejowa dla ruchu pasażerskiego, stanowi możliwy potencjał do prowadzenia na niej ruchu pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Upřednie precyzowanie dla danego rozkładu jazdy pociągów, szczegółowych przebiegów pociągów po konkretnych liniach kolejowych oznaczonych numerami, już na wstępie powodowało zamknięty katalog linii wykorzystywanych do przewozów podległych ministrowi ds. transportu i ograniczało alternatywne przebiegi, a tym samym pozostawało aktualne tylko dla danego rozkładu jazdy pociągu, pod warunkiem, że nie wprowadzono do niego żadnych korekt. Zmiana polega zatem nie na prezentowaniu zbioru eksploatowanych linii kolejowych oraz ich parametrów (które są publikowane przez zarządcę infrastruktury kolejowej – PKP PLK SA), lecz na określeniu zestawu strategicznych punktów handlowych, obowiązkowych do obsługi

podróżnych pociągami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi będącymi w gestii ministra, bez względu na rozkład jazdy pociągów. Kluczem doboru stacji i przystanków osobowych było spełnienie jednocześnie trzech kryteriów: punkt ma kategorię dworca: premium, wojewódzki lub turystyczny, punkt jest siedzibą powiatu oraz w rjp 2014/15 był obsługiwany przez pociągi, których organizatorem jest minister. Dlatego w dokumencie wyszczególniono łącznie 189 stacji i przystanków osobowych w podziale wojewódzkim, charakteryzując je w zakresie obecnej możliwości zakupu biletu i dostosowania dla osób niepełnosprawnych oraz skomunikowań wewnątrz- i międzygałęziowych. Zastrzeżono jednocześnie, że operator przewozów może obsługiwać dodatkowe punkty handlowe, kierując się handlowymi kryteriami ich wyboru, skutkującymi poprawą efektywności prowadzonej przez siebie działalności przewozowej. Strategiczne punkty handlowe, obsługiwane pociągami będącymi w gestii ministra, leżące w województwie pomorskim zestawiono w tablicy 1.

Tablica 1

Strategiczne punkty obsługi podróżnych, wykorzystywane w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych – przykład województwa pomorskiego [15]

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego ¹⁾	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu ³⁾	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych ⁴⁾
		z różnymi rodzajami pociągów ²⁾	z drogowym transportem zbiorowym		
Województwo pomorskie					
Gdańsk Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B)	-
Gdańsk Oliwa	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdańsk Wrzeszcz	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdynia Główna Osobowa	P	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Hel	T	R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Jastarnia	T	R	-	+ (A)	+ (P, I)
Kościerzyna	I	R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Lębork	R	M, R	+	+ (A)	+ (I)
Łeba	T	M, R	+	+ (A)	-
Malbork	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (I)
Puck	T	M, R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Słupsk	W	M, R	+	+ (W, PR)	+ (I)
Sopot	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Tczew	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Ustka	T	R	+	+ (A)	-
Wejherowo	A	M, R	+	+ (A)	-
Władysławowo	T	M, R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)

¹⁾ Kategoria punktu handlowego według nowej klasyfikacji dworców PKP SA.: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny.

²⁾ Możliwość skomunikowania z różnymi rodzajami pociągów według rjp 2015/16: K – kwalifikowane, M – międzywojewódzkie, R – regionalne, Z – międzynarodowe.

³⁾ Możliwość zakupu biletu według stanu na 2015 rok: W – kasa własna, A – kasa agencyjna, B – automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych.

⁴⁾ Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych według rjp 2015/16: D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie.

3. Ocena oferty przewozowej

Ocenę oferty przewozowej w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich przeprowadzono na podstawie rozkładu jazdy pociągów 2014/2015, według stanu na dzień 30 września 2015 roku, z uwzględnieniem pociągów sezonowych kursujących w sezonach zimowym i letnim w ramach rocznego rozkładu jazdy (rys. 2). Takie podejście było konieczne ze względu na ciągłe zmiany w rozkładach jazdy związane z korektami wynikającymi z prowadzonych na sieci prac infrastrukturalnych, przy jednoczesnym prowadzeniu analiz bazujących na aktualnych danych. Po stronie popytu na przewozy oparto się na danych przewozowych dostarczonych przez przewoźnika PKP Intercity S.A. Ocenę oferty w zakresie połączeń międzywojewódzkich, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, przeprowadzono biorąc pod uwagę:

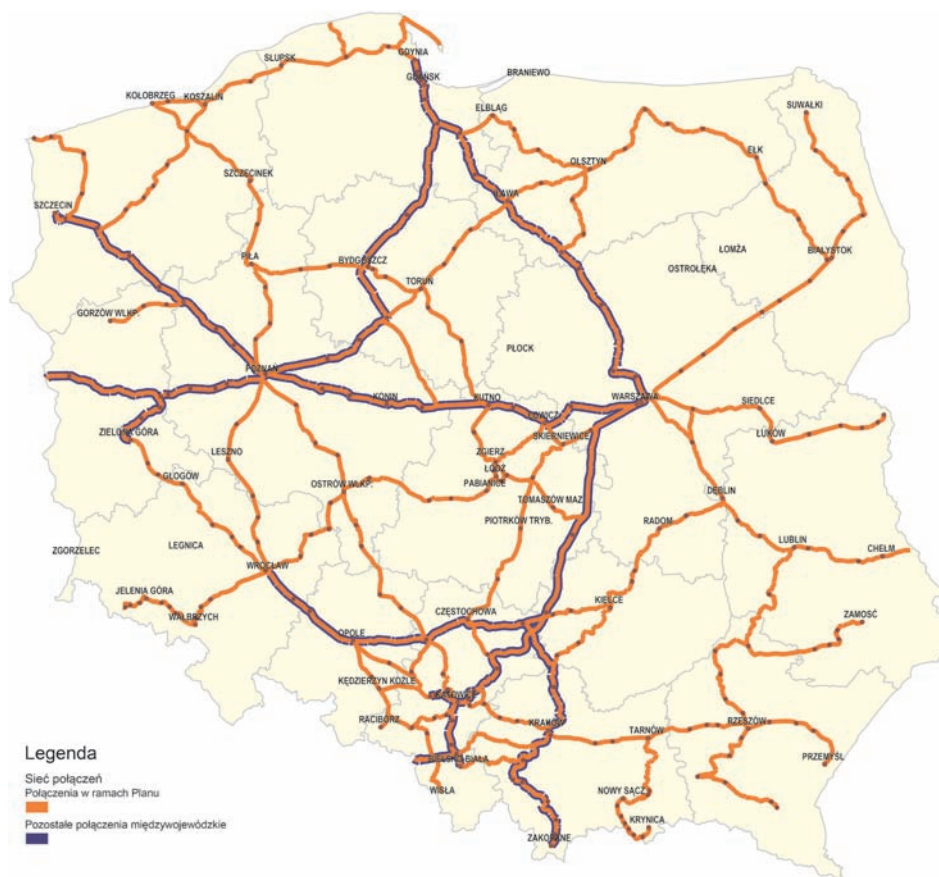
- dostępność komunikacyjną i liczbę mieszkańców (potencjał demograficzny) w danym rejonie komunikacyjnym (jako rejon komunikacyjny przyjęto poszczególne powiaty i miasta na prawach powiatu),
- liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych (poziom oferty przewozowej) oraz poziom realizowanej handlowej pracy eksploatacyjnej,

- liczbę pasażerów przypadających na jedno połączenie dla każdego rejonu komunikacyjnego,
- liczbę pasażerów przypadających na pociąg na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej (średni potok pasażerski przypadający na jeden pociąg).

Ocenię poddano również inne aspekty jakościowe oferty przewozowej, takie jak: prędkość handlowa pociągów, czas oczekiwania na przesiadkę oraz skomunikowania w wybranych węzłach kolejowych.

W analizach w tle brano również pod uwagę pozostałe pociągi dalekobieżne kursujące w ofercie komercyjnej spółki PKP Intercity SA (EIC, EIP, TLK na trasie Warszawa – Łódź). Prezentowane wyniki uwzględniają jednak wszystkie pociągi kategorii handlowych TLK oraz IC, czyli ofertę dofinansowaną przez ministra wraz z pociągami TLK na trasie Warszawa – Łódź, których brak dofinansowania przez ministra wynika w tej chwili z przyczyn historycznych, kiedy połączenie to było rentowne.

Już na podstawie mapy sieci połączeń można zauważyć luki w pokryciu kraju połączeniami międzywojewódzkimi, co więcej analiza geograficznego zasięgu i kształtu sieci połączeń nie jest wystarczająca do identyfikacji większości problemów wiążących się



Rys. 2. Sieć kolejowych przewozów międzywojewódzkich w Polsce; opracowano na podstawie [15]

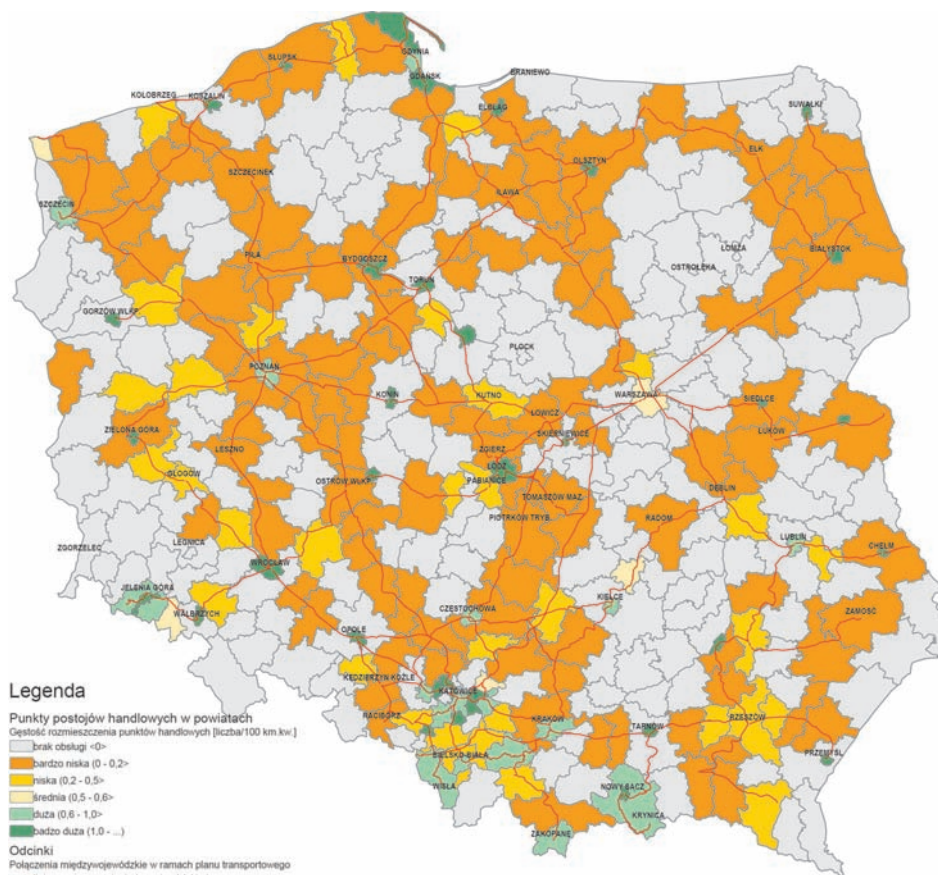
z kształtem oferty przewozowej. Na wielu odcinkach, gdzie połączenia funkcjonują, ich liczba jest bardzo mała, co oznacza bardzo niską dostępność do usług transportu kolejowego.

Na rysunku 3 przedstawiono gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych na terenie poszczególnych powiatów. Od odpowiednio dostosowanej do otoczenia gęstości punktów postojów handlowych zależy w dużej mierze zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego.

Średnia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla pociągów międzywojewódzkich wynosi dla sieci kolejowej 0,52 na 100 km². Dla miasta stołecznego Warszawy jest to 0,58 punktu handlowego na 100 km². Największą gęstością charakteryzują się ośrodki miejskie oraz powiaty: pucki, jeleniogórski, cieszyński, nowosądecki i tatrzański (w tych powiatach funkcjonują jedynie połączenia sezonowe, więc duża dostępność do stacji i przystanków nie przekłada się na dogodną możliwość korzystania przez pasażerów z pociągów dalekobieżnych). Powyżej średniej są sklasyfikowane duże ośrodki miejskie (co nie jest zaskakujące z uwagi na dużą liczbę miejsc zatrzymań pociągów w stosunku do powierzchni tych miast). Najniższą gęstością rozmieszczenia punktów

postojów handlowych charakteryzują się powiaty: olsztyński, słupecki, poznański, czarnkowsko-trzcianecki, szczeciński, złotowski, augustowski oraz goleniowski. Aż 47% powiatów w Polsce nie ma bezpośredniego dostępu do oferty przewozów międzywojewódzkich dofinansowanych przez ministra.

Na gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych w poszczególnych powiatach ma wpływ sieć linii wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich. Występują przypadki, gdzie istnieją linie kolejowe o dogodnym dla mieszkańców przebiegu, które nie są jednak, z różnych przyczyn (w tym z powodu złego stanu infrastruktury), wykorzystywane w przewozach dalekobieżnych. Należy dodać, iż odpowiednia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych nie jest jedynym wyznacznikiem jakości oferty przewozowej, jednakże jest to ważne kryterium istotne z punktu widzenia jej dostępności. Podczas kształtowania oferty przewozowej w przyszłości należy dążyć do zapewnienia połączeń w jak największej liczbie powiatów, biorąc jednak pod uwagę kryterium demograficzne. Analizowaną przez Instytut Kolejnictwa sieć przewozów międzywojewódzkich nałożono na mapę gęstości zaludnienia kraju (rys. 4). Można zauważyć kilka szczególnych obszarów o dużej gęsto-



Rys. 3. Gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych (liczba punktów na 100 km²); opracowano na podstawie [15]

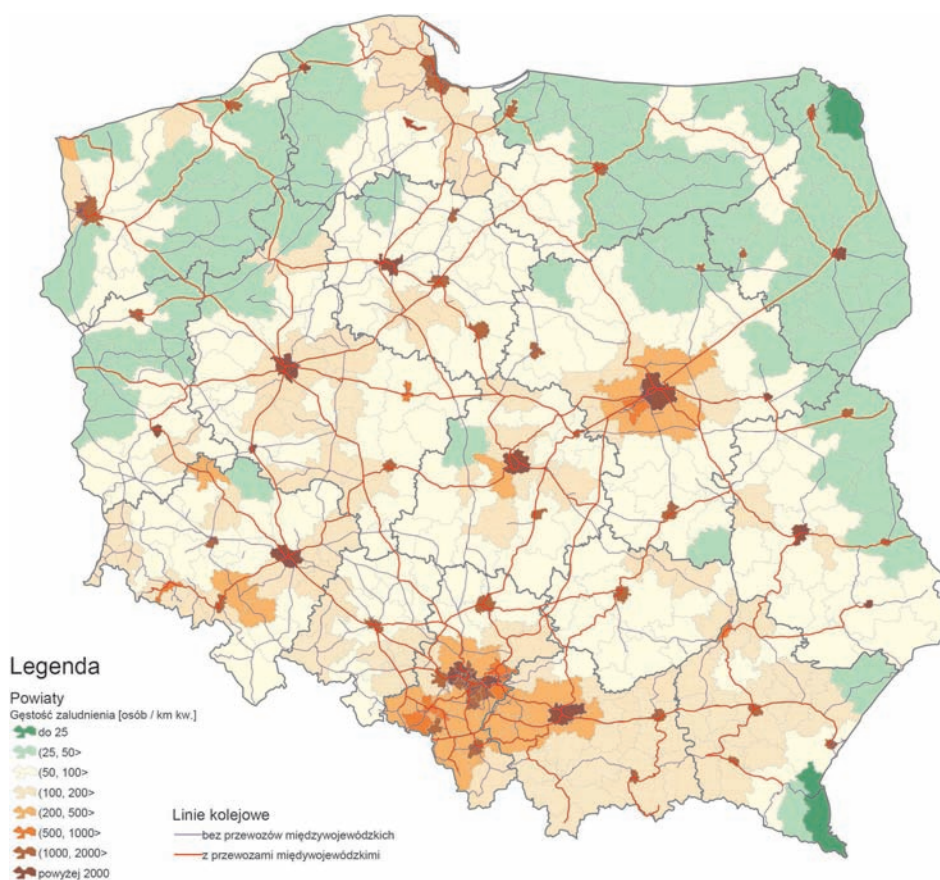
ści zaludnienia, gdzie istnieje sieć linii kolejowych, a nie funkcjonują połączenia międzywojewódzkie. Są to przede wszystkim: południowo-zachodnia część Polski obejmująca fragmenty obszarów województw dolnośląskiego, lubuskiego i wielkopolskiego, duże fragmenty województwa kujawsko-pomorskiego oraz świętokrzyskiego. Ponadto należy zwrócić uwagę na całkowity brak obsługi połączeniami międzywojewódzkimi ośrodków takich jak: Chojnice, Gorlice, Jastrzębie Zdrój, Legnica, Łomża, Mielec, Nysa, Ostrołęka, Płock, Zgorzelec, oraz szeregu miast średniej wielkości³, mimo istnienia tam sieci kolejowej.

Dostępność połączenia nie zawsze świadczy o ofercie dostosowanej do potrzeb ludności. Z tego względu dokonano prostego zestawienia liczby dostępnych połączeń międzywojewódzkich z liczbą ludności poprzez przedstawienie liczby połączeń przypadających na 10 tysięcy mieszkańców (rys. 5), co umożliwia porównanie obsługi poszczególnych obszarów kraju i pozwala na wyciągnięcie pewnych wniosków. Można zauważyć, że duża liczba połączeń w stosunku do liczby ludności jest dostępna tylko w powiatach położonych wzdłuż najważniejszych magistrali i pierwszorzędnych linii kolejowych. Są to odcinki linii:

- Katowice – Wrocław – Poznań – Szczecin,
- Warszawa – Kutno – Toruń – Bydgoszcz,
- Poznań – Inowrocław – Bydgoszcz – Trójmiasto,
- Warszawa – Skierniewice – Piotrków Trybunalski – Katowice,
- Warszawa – Lublin,
- Warszawa – Białystok.

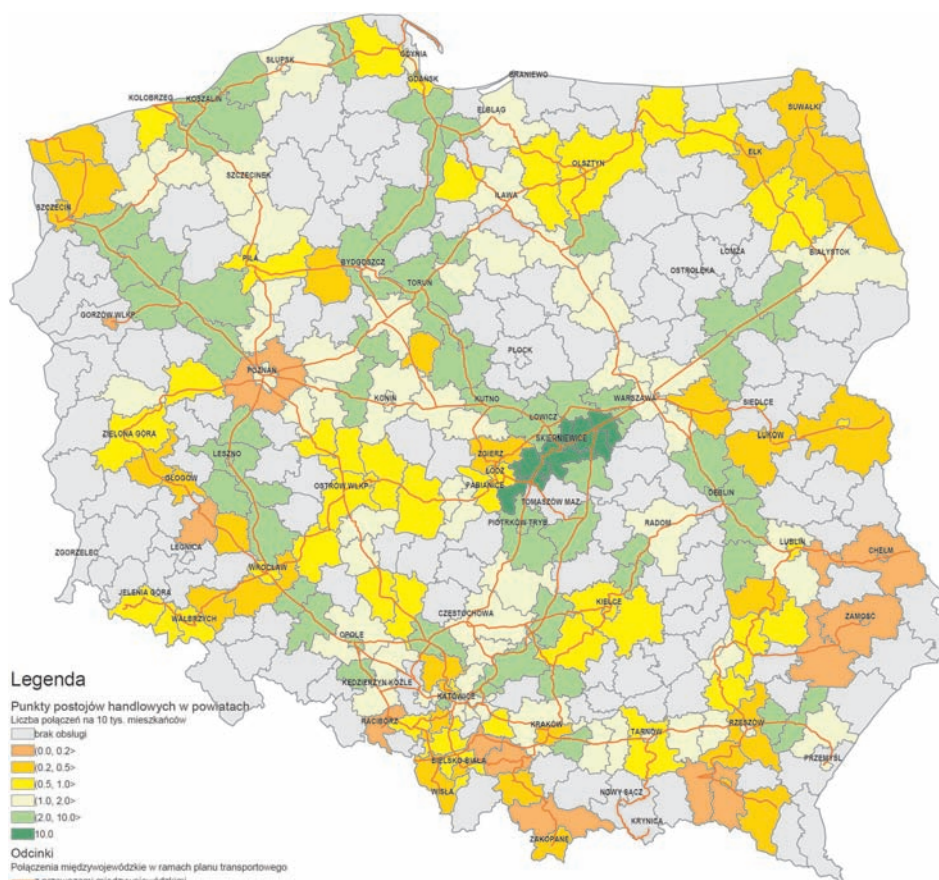
Na pozostałych odcinkach obecnie obsługiwanej codziennymi połączeniami sieci kolejowej liczba pociągów w stosunku do liczby ludności jest zdecydowanie mniejsza. Z odcinków sieci o największym potencjale ludności należy wymienić następujące:

- Łódź – Ostrów Wielkopolski – Wrocław – Jelenia Góra,
- Wrocław – Legnica - Zielona Góra,
- Trójmiasto – Elbląg – Olsztyn – Ełk – Białystok,
- Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów,
- Rzeszów – Jasło – Krosno – Sanok,
- Katowice – Bielsko Biala,
- Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów,
- Białystok – Suwałki,
- Lublin – Chełm,
- Kraków – Sucha Beskidzka – Zakopane.



Rys. 4. Sieć połączeń międzywojewódzkich na tle gęstości zaludnienia Polski [15]

³ Według GUS miasto średnie, to miasto o liczbie ludności w przedziale 20–100 tys.



Rys. 5. Liczba połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. mieszkańców; opracowano na podstawie [15]

Problemem z punktu widzenia pasażerów jest również to, iż pewne ciągi komunikacyjne zostały zdominowane przez tak zwane „komercyjne”⁴ połączenia kategorii EIC oraz EIP, co często wiąże się z ograniczeniem oferty przewozowej realizowanej w ramach służby publicznej. Są to następujące ciągi komunikacyjne:

- Warszawa – Łąwa – Gdańsk,
- Warszawa – Kraków p. CMK,
- Warszawa – Poznań.

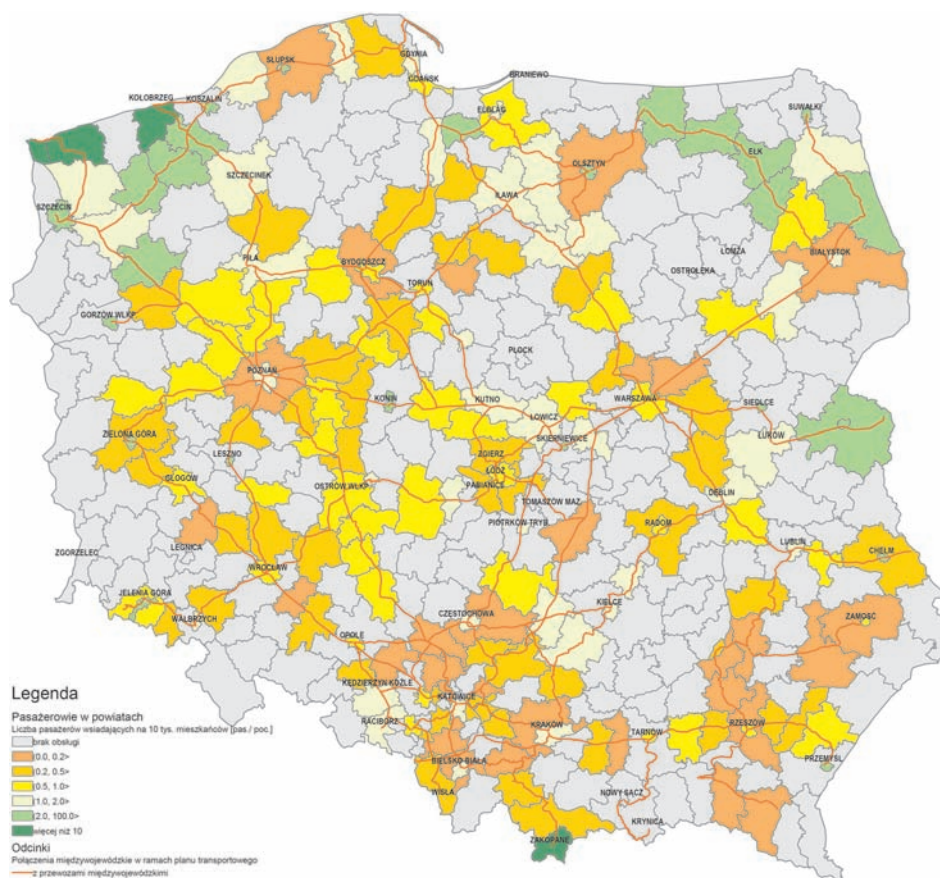
Prowadzi to do sytuacji, w której na danej linii funkcjonuje rozbudowana oferta pociągów „komercyjnych”, z którą konkurują nierentowne połączenia realizowane w ramach służby publicznej, do których trzeba dopłacać. Z punktu widzenia organizatora przewozów w ramach służby publicznej, korzystniejsze byłoby objęcie wszystkich połączeń na tych liniach jako pociągi służby publicznej, tak aby połączenia deficytowe były częściowo finansowane przez

połączenia rentowne, a ewentualne nadwyżki można by skierować na finansowanie innych połączeń.

Jakość oferty przewozowej dostępnej w kolejowych przewozach międzywojewódzkich organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu w ramach tzw. służby publicznej przekłada się na liczbę osób korzystających z poszczególnych połączeń. Im atrakcyjniejsza, z punktu widzenia potrzeb pasażerów, jest oferta przewozowa, tym większa liczba korzystających z tych przewozów. Na kolejnej mapie przedstawiono liczbę pasażerów korzystających (wsiadających) z jednego połączenia przypadającą na 10 tys. mieszkańców (rys. 6). Tę wielkość można wykorzystać jak parametr pomocny przy ocenie wykorzystania dostępnej oferty przewozowej w odniesieniu do potencjału demograficznego poszczególnych powiatów.

Największa część liczby mieszkańców przypadająca na jedno połączenie międzywojewódzkie występuje w powiatach: kołobrzeskim, kamińskim, tatrzańskim, giżyckim, białskim oraz w miastach na prawach powia-

⁴ Komercyjność tych połączeń nie jest oczywista. Przewoźnik otrzymuje dotację z tytułu ulg ustawowych, poza tym brak jest przejrzystości, jeśli chodzi o rozdział finansowania pociągów służby publicznej od pociągów uruchamianych tylko na podstawie decyzji przewoźnika. Co więcej, tabor obsługujący te połączenia był zakupiony przy udziale środków publicznych.



Rys. 6. Liczba pasażerów na połączenie w odniesieniu do liczby pociągów; opracowano na podstawie [15]

tów: Świnoujście, Biała Podlaska, Przemyśl i Suwałki. Stosunkowo najmniej osób korzysta z połączeń w następujących powiatach: rybnickim, jasielskim, piotrkowskim, oświęcimskim, oleskim, strzyżowskim, gdańskim, leszczyńskim, krośnieńskim, rzeszowskim, krakowskim oraz w mieście na prawach powiatu: Chorzów.

Niewielka liczba pasażerów korzystających z połączeń może świadczyć o mało atrakcyjnej ofercie przewozowej (mała dostępność, mała liczba połączeń), która nie jest konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu. Teoretycznie mogłoby to też świadczyć o przewymiarowaniu oferty w stosunku do rzeczywistych potrzeb, ale w przypadku polskiej sieci połączeń międzywojewódzkich takie stwierdzenie jest nieuprawnione.

O niedostosowanej do potrzeb ofercie przewozowej mogą także świadczyć stosunkowo duże wartości wskaźnika liczby pasażerów przypadających na jedno połączenie (w odniesieniu do 10 tys. mieszkańców), przy jednoczesnej niewielkiej liczbie połączeń, czego przykładem są miasta na prawach powiatu: Chełm, Zamość, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski.

Oceniając ofertę przewozową nie można bazować tylko na jednym wskaźniku, gdyż może to prowadzić do błędnych wniosków końcowych. W dalszych

częściach artykułu wnioski wyciągano na podstawie zestawiania wybranych wskaźników, posiłkując się również doświadczeniem eksperckim w zakresie organizacji przewozów kolejowych. Wyniki tych analiz omówiono szerzej w rozdziale 7.

4. Finansowanie usług przewozowych

Zapisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [11], zawarte w art. 50-58 dopuszczają następujące możliwości finansowania usług przewozowych realizowanych w ramach użyteczności publicznej:

- pobieranie opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że opłaty te pobiera operator lub pobiera je organizator przewozów; lub
- przekazanie operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów,

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora, w sytuacji, gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna (pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług, wysokość rekompensaty jest obliczana zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do Rozporządzenia 1370) [8] lub;
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na realizację przewozów międzywojewódzkich operator otrzymuje rekompensatę w postaci ustalonej corocznie dotacji z budżetu Państwa z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. Wartość rekompensaty stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi kosztami wykonywania przewozów objętych umowami i faktycznie uzyskanymi przychodami (głównie wpływami ze sprzedaży biletów) z wykonywania tych przewozów. Dodatkowo w ramach udzielanej rekompensaty operatorowi przysługuje także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370 [8]. W 2013 roku w celu poprawy efektywności przewozów wprowadzono mechanizm motywacyjny polegający na zmianie zasad wypłaty rozsądnego zysku. Według zapisów aneksu do Umowy, wysokość rozsądnego zysku w latach 2014–2015 miała wynosić 3% w danym roku budżetowym i 2% rocznie w okresie 2016–2021. W sytuacji wypracowania przez operatora (PKP Intercity SA) oszczędności skutkujących zmniejszeniem deficytu świadczonych usług, tzw. część motywacyjna rozsądnego zysku na poziomie 2%, ma być wypłacana jako premia z tytułu poprawy efektywności wykonywanej działalności przewozowej, jednak nie może ona przekroczyć wysokości limitu rekompensaty. Warunkiem jej wypłaty jest potwierdzenie przez operatora wzrostu ogólnej liczby pasażerów przewiezionych pociągami PKP Intercity o 2,5% w stosunku do roku poprzedniego.

W latach 2012–2015 zaplanowano wydatki na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich w łącznej kwocie 1,05 mld. zł, jednak faktycznie poniesione koszty były wyższe o 535,6 mln. zł niż zakładany plan (wzrost o 51,36%). Do końca 2023 roku, projekcja wydatków przekracza kwotę 4,3 mld zł.

Dofinansowanie przewozów międzynarodowych nie ma charakteru obligatoryjnego, tzn. operator realizujący usługi może otrzymać rekompensatę w postaci dotacji z budżetu Państwa, w sytuacji dostępnych

środków finansowych po zabezpieczeniu dofinansowania przewozów międzywojewódzkich. Podziału środków finansowych na wydatki wynikające z poszczególnych umów, ostatecznie dokonuje minister właściwy ds. transportu, na podstawie przydzielonych mu przez ministra finansów rocznych limitów budżetowych. Zaplanowane środki finansowe na realizację przewozów międzynarodowych w okresie 2012–2015 wynosiły łącznie 320,16 mln zł, natomiast rzeczywiste wykorzystanie pochłonęło niewiele ponad połowę (46,8%) sumy kwot zaplanowanych.

Oprócz przyznanych rekompensat, operatorom przysługuje również dotacja przedmiotowa na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w kolejowych przewozach pasażerskich. Osoby uprawnione, wymiar stosowanych ulg oraz ich honorowanie w poszczególnych środkach transportu publicznego określa Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego [12]. W zakresie ostatnich zmian, na mocy zapisów Ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny [10], uprawnieniami do zakupu ulgowych biletów jednorazowych (ze zniżką 37%) na wszystkie rodzaje pociągów objęto rodziców lub małżonków rodziców posiadających ważną Kartę Dużej Rodziny.

Od 1 stycznia 2017 roku zmieniają się zasady wypłacania rekompensaty podmiotom prowadzącym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób. Ulgi ustawowe będą bowiem przysługiwały wyłącznie w przewozach o charakterze służby publicznej, tj. rekompensatę z tytułu honorowania tych ulg będą mogli uzyskać jedynie operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Tym samym ulgi ustawowe będą honorowane w pociągach międzywojewódzkich i międzynarodowych, będących w gestii ministra właściwego ds. transportu.

W latach 2012–2015 rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów była wyższa niż zakładany plan o 112,6 mln. zł. Zakładając analogiczny zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych oraz wymiar przysługujących im ulg, planowana wysokość dotacji – począwszy od 2017 r. do końca 2023 roku wyniesie 3,33 mld zł.

5. Pożądany standard usług – parametry

Podstawowe wymagania w zakresie zapewnienia określonego standardu usług są określone przede wszystkim w obowiązujących regulacjach prawnych,

odnoszących się do warunków i zasad wykonywania przewozu oraz obsługi podróżnych. Natomiast wzorce techniczne urządzeń, obiektów i środków transportu regulują dokumenty normalizacyjne oraz krajowe specyfikacje techniczne.

Zasadnicze kwestie dotyczące ogólnych przepisów stosowanych w przewozie osób i rzeczy przez uprawnionych przewoźników, w tym ich odpowiedzialności za wykonywanie usług przewozowych zawarte są w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe [13].

Kolejnym obowiązującym dokumentem jest Ustawa o transporcie kolejowym [14], która określa m.in. zasady wykonywania przewozów kolejowych, warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego oraz zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym. Ustawa ta definiuje obowiązki organizatorów przewozów i przewoźników dotyczące informowania pasażerów o rozkładzie jazdy pociągów i terminów publikowania jego zmian. Podtrzymuje przy tym, sformułowany w Prawie przewozowym [13] wymóg podawania do publicznej wiadomości także Regulaminu przewozu osób, taryf i cenników oraz wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny, a także użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu.

W Preambule do Rozporządzenia 1371 [9] jest zapis, że „Przedsiębiorstwa kolejowe powinny określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewozach kolejowych, zarządzać nimi i je monitorować”, natomiast w załączniku III wymieniono zakres minimalnych norm jakości, który powinien obejmować: informację i bilety, punktualność połączeń międzynarodowych i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania lub odwołania połączeń międzynarodowych, czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.), badanie opinii klientów, obsługę skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzebranie norm jakości usług, pomoc świadczoną osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

Niektóre kwestie dotyczące standardów usług reguluje Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [11], określająca zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Zapisy art. 25. stwierdzają konieczność sprecyzowania w umowie o świadczenie usług publicznych, zawieranej pomiędzy organizatorem transportu a operatorem, warunków dotyczących norm jakości i podnoszenia jakości świadczonych usług, a także wymagań w stosunku do środków transportu oraz ich dostosowania do potrzeb osób

niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ustawa ta wskazuje także na konieczność zapewnienia odpowiedniego stanu i wyposażenia przystanków komunikacyjnych, dworców oraz zasad i warunków korzystania z nich.

Na mocy zapisów Ustawy o transporcie kolejowym [14], zarządca infrastruktury kolejowej przed dokonaniem przydziału tras w rozkładzie jazdy pociągów dla przewozu osób, powinien podjąć działania koordynacyjne dotyczące synchronizacji połączeń oferowanych przez różnych przewoźników, z zamierzeniem, aby w miarę możliwości technicznych i miejscowych warunkowań, oferta w połączeniach międzywojewódzkich i międzynarodowych uwzględniała optymalne skomunikowania z pociągami pozostałych organizatorów niższego szczebla. W Planie transportowym przyjęto wskaźnik średniosieciowego czasu skomunikowania na poziomie 30 minut, co oznacza, że średni czas oczekiwania pomiędzy przyjazdem / odjazdem pociągu międzywojewódzkiego i międzynarodowego, a odjazdem / przyjazdem pociągu innej kategorii, nie powinien być dłuższy niż pół godziny. Analiza rozkładów jazdy pociągów od roku 2013/2014 na wybranych stacjach [1, 2] wskazuje, że parametr ten jest spełniony i nadal powinien być monitorowany, ze względu na integrację wewnątrzgałęziową kolejowego transportu pasażerskiego, ze szczególnym uwzględnieniem oferty operatorów publicznego transportu zbiorowego. Parametry pożądanego standardu usług przewozowych dotyczą określenia:

- prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- punktualności pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- dostępności dworców, pociągów oraz peronów dla osób niepełnosprawnych.

Prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich powinna być obliczana jako średnia ważona liczbą dni kursowania dla wszystkich pociągów na odcinkach od stacji początkowej do stacji końcowej. Wartość średniej prędkości handlowej dla rjp 2015/16 wynosi 77,15 km/h, przy tym przekroczyła wartość zakładaną o 14,65 km/h.

Dodatkowo dla pociągów międzywojewódzkich przyjęto obliczenie prędkości handlowej na trasach Warszawa – pozostałe miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Gł., Gdańsk Gł., Gorzów Wlkp., Lublin, Katowice, Kielce, Kraków Gł., Łódź Kaliska, Olsztyn Gł., Opole Gł., Poznań Gł., Rzeszów, Szczecin Gł., Toruń Gł., Wrocław Gł., Zielona Góra). Wartość średniej prędkości handlowej ważonej liczbą dni kursowania na tych odcinkach w rjp 2015/16 wyniosła 85,9 km/h i przekroczyła o 5,9 km/h wartość zakładaną.

Prędkość handlowa pociągów międzynarodowych powinna być obliczana jako średnia ważona liczbą

dni kursowania dla dalekobieżnych pociągów, kursujących w obszarze kraju pomiędzy stacją początkową a stacją graniczną. Wartość średniej prędkości handlowej w rjp 2015/16 wyniosła 77,5 km/h i przekroczyła wartość zakładaną w Planie o 4,4 km/h.

Wzrost średnich prędkości handlowych pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych, powyżej wartości zakładanych w Planie transportowym, był spowodowany systematycznie zwiększającym się w realizacji zadań przewozowych udziałem taboru nowego lub zmodernizowanego, pozwalającego na osiągnięcie większych prędkości jazdy po oddawanych do użytku zmodernizowanych odcinków linii kolejowych. W kolejnych latach oczekuje się dalszego wzrostu tych parametrów.

Dostępne dane z roku 2014 i 2015 w zakresie punktualności pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych uruchamianych przez spółkę PKP Intercity nie spełniają ustalonych w Planie wymagań. W przypadku połączeń międzywojewódzkich, określona wartość dla wszystkich pociągów powinna osiągnąć co najmniej 90%, a dla pociągów międzynarodowych co najmniej 86%. Stopień osiągniętej zgodności zaplanowanego rozkładu jazdy z rzeczywistym ruchem pociągów był na poziomie odpowiednio: 77,2–81,6% oraz 74,8–73,2%. Z tytułu niezgodności usługi przewozowej w zakresie punktualności pociągów z poziomem dopuszczalnym, określonym w „Umowie ramowej” operator ponosi karę umowną. Wysokość kary umownej oraz sposób jej naliczenia określają zapisy tej umowy. Konieczne jest zatem wdrożenie przez spółkę PKP Intercity działań, skutkujących poprawą punktualności pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Kwestie dostępu osób niepełnosprawnych do usług przewozowych w transporcie kolejowym precyzują w szczególności Rozporządzenie (WE) 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [9] oraz Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się [5] zwane TSI-PRM.

Wymagania zawarte w Rozporządzeniu 1371/2007 określają dostępność stacji, peronów, taboru i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, natomiast względem operatorów przewozów zobowiązania dotyczą m.in. zapewnienia odpowiedniego miejsca w przedziale/wagonie oraz asysty (pomocy) personelu pokładowego.

Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI-PRM) precyzują wymagania techniczne w zakresie infrastruktury i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonych moż-

liwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, możliwość swobodnego przemieszczania się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przydworcowych i po wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie / wysiadanie do / z pociągu i przemieszczanie się w nim. W treści zapisów rozporządzenia określono do dnia 31 grudnia 2016 roku termin wymogu posiadania opracowanej i wdrożonej strategii mającej na celu zagwarantowanie dostępu w przypadku:

1. Zarządców infrastruktury (stacji i przystanków) do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, przez cały czas pracy stacji. Szczegółowe przepisy powinny normować: wydawanie biletów na stacjach bez personelu obsługi, informacje wizualne i dźwiękowe, w tym informacje pasażerskie na żądanie, oświetlenie peronów, korzystanie ze strzeżonych jednopozomowych przejść przez tory, strefy peronu, na której funkcjonują urządzenia wspomagające wsiadanie / wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich, pomoc pracownika kolei przy wsiadaniu / wysiadaniu z pociągu.
2. Przewoźników dostępu do taboru pasażerskiego przez cały czas jego pracy. Szczegółowe przepisy powinny normować m.in.: dostęp do miejsc uprzywilejowanych i ich rezerwację, przewóz psa przewodnika osób niewidomych, urządzenia do wzywania pomocy w miejscu na wózek inwalidzki, w toaletach uniwersalnych lub przedziałach z miejscami do spania dostępnych dla podróżnych na wózkach inwalidzkich, informacje wizualne i dźwiękowe, w tym zapowiadanie następnych stacji i stacji końcowej, dźwiękowe instrukcje bezpieczeństwa w nagłych przypadkach, uruchamianie dźwigów osobowych i awaryjne uruchamianie ruchomych stopni.

Szacuje się, że skala wyremontowanych lub zmodernizowanych do końca 2015 roku czynnych dworców kolejowych, dostępnych dla podróżnych niepełnosprawnych sięga niespełna 20%. Natomiast działania dostosowujące dostęp do peronów (windy, podnośniki przyschodowe, pochylnie) i wyposażenie w elementy dotykowe i wiodące dla niewidomych oraz uruchomienie informacji wizualnej i megafo nowej objęły 54% wszystkich peronów. Oznaczenia z rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 świadczą, że 41,1% pociągów międzywojewódzkich jest dostępnych do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Propozycje wielkości parametrów na rok 2023, dotyczących standardów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych prezentuje tablica 2.

Tablica 2

Wartość pośrednia i docelowa parametrów standardów przewozów [15]

Parametr	Wartość parametru	
	Pośrednio do roku/rjp	Docelowo w rjp 2023/24
Prędkość handlowa wszystkich pociągów międzywojewódzkich – na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średnia ważona liczbą dni kursowania.	nie określono	co najmniej 80,0 km/h
Prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich na trasie Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie, średnia ważona liczbą dni kursowania.	nie określono	co najmniej 90 km/h
Prędkość handlowa pociągów międzynarodowych na trasie stacja początkowa – stacja graniczna, średnia ważona liczbą dni kursowania.	nie określono	co najmniej 80,0 km/h
Punktualność pociągów międzywojewódzkich.	nie określono	co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, a dla pojedynczych pociągów (połączeń) – 80%
Punktualność pociągów międzynarodowych.	nie określono	co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, a dla pojedynczych pociągów (połączeń) – 76%
Dostępność czynnych dworców dla osób niepełnosprawnych.	–	50%
Dostępność peronów dla osób niepełnosprawnych.	2017 – 60%	90%
Dostępność pociągów dla osób niepełnosprawnych – udział pociągów mających w swoim składzie przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.	2019/2020 – co najmniej 50%	100%

6. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Do zapewnienia informacji pasażerskiej zobowiązani są operatorzy przewozów oraz zarządcy infrastruktury punktowej. Stosują oni różnorodne kanały informacji, do których należą: informacja bezpośrednia (w stacjonarnych punktach informacji kolejowej na dużych dworcach/stacjach, w Centrach Obsługi Klienta, w punktach sprzedaży biletów, personel operatora – również w pociągu), informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń, informacja megafonowa, informacja dynamiczna (wyświetlacze, pragotrony), informacja telefoniczna. Nowoczesne kanały informacyjne dostępne są poprzez telefonię komórkową i strony internetowe.

Zakres minimalnych informacji udzielanych podróżnym przez przedsiębiorstwa kolejowe, a więc również i operatorów przewozów oraz sprzedawców biletów, określa Załącznik II do rozporządzenia 1371 [9]. Wyszczególnia on odrębnie zakres informacji dostarczanych przed podróżą, jak i w trakcie podróży. Do niezbędnych informacji udzielanych przed podróżą należą:

- regulamin oraz ogólne warunki przewozu osób,
- rozkłady jazdy,

- warunki odbycia najszybszej podróży oraz warunki najniższych opłat za przewóz,
 - dostępność, warunki dostępu i dostosowanie pociągu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
 - możliwość i warunki przewozu rowerów,
 - dostępność miejsc siedzących w wagonach dla palących i dla niepalących w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych,
 - działania mogące przerwać lub opóźnić połączenia,
 - usługi dostępne w pociągu,
 - procedury odbioru zagubionego bagażu,
 - procedury wnoszenia skarg.
- Natomiast niezbędne informacje udzielane w trakcie podróży dotyczą:
- usług świadczonych w pociągu,
 - następnej stacji,
 - opóźnień,
 - głównych możliwości przesiadek,
 - kwestii bezpieczeństwa i ochrony.

Szacuje się, że w okresie obowiązywania Planu [7], w 2015 roku, informacja megafonowa była zapew-

niona na 97% wszystkich stacji, a dynamiczna informacja wizualna na 70%. Należy założyć systematyczny wzrost tych udziałów w perspektywie 2014–2020, kiedy to będą modernizowane kolejne dworce kolejowe. Stale wzrasta również liczba wagonów wyposażonych w system informacji wizualnej i dźwiękowej. W marę poddawania wagonów modernizacji, tradycyjne tablice kierunkowe z tworzyw sztucznych lub blachy zamieszczone na wagonach pasażerskich, będą sukcesywnie zastępowane wyświetlaczami dynamicznymi. Poprawi to ich czytelność, zwłaszcza w porze nocnej.

Obecnie w Polsce nie ma działającego on-line jednego systemu informacyjnego skupiającego bazy danych pasażerskich przewoźników kolejowych w zakresie ofert taryfowo-przewozowych. Wykorzystywane przez operatorów przewozów różne systemy technologii informatycznych, niekompatybilne ze sobą, w sposób wycinkowy przedstawiają obraz całego rynku usług kolejowych w aspekcie przewozów pasażerskich, prezentując profil działalności i ofertę wyłącznie tegoż przewoźnika. Skutkuje to chaosem i prowadzi do dezinformacji, szczególnie przy przejazdach wykorzystujących pociągi kilku przewoźników. Wyzwaniem w najbliższej perspektywie jest zarówno stworzenie spójnego systemu informacyjnego obejmującego na początek wszystkich operatorów kolejowych przewozów pasażerskich, a następnie rozszerzenie go o operatorów innych gałęzi transportowych i przewoźników komercyjnych oraz ujednoczenie taryf przewozowych. Jeden spójny system powinien łączyć, zarządzać i kompleksowo obsługiwać dane i narzędzia niezbędne przy planowaniu, organizowaniu i realizacji podróży. W kolejnych latach struktura kanałów informacyjnych oraz zakres informacji dostępnych w poszczególnych kanałach powinny być dostosowywane do zapotrzebowania rynkowego oraz rozwoju elektronicznych form komunikacji.

7. Kierunki rozwoju oferty i docelowa sieć objęta przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi

Połączenia w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez ministra podzielono na trzy kategorie:

- połączenia międzywojewódzkie codzienne (rozumiane jako pociągi kursujące średnio co najmniej 6 dni w tygodniu), stanowiące trzon oferty przewozowej w kraju,
 - połączenia międzywojewódzkie sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych w okresie sezonu turystycznego,
 - połączenia międzynarodowe.
- W dalszej części artykułu skupiono się na najbardziej istotnej grupie połączeń, czyli na międzywojewódzkich połączeniach codziennych. Połączenia sezonowe czy turystyczne stanowią jedynie uzupełnienie podstawowej oferty przewozowej, natomiast połączenia międzynarodowe funkcjonują na zasadzie umów pomiędzy poszczególnymi państwami i decyzje o ich funkcjonowaniu są w dużym stopniu uwarunkowane politycznie. Z tego też względu te dwie grupy połączeń potraktowano w dalszym opisie w sposób mniej szczegółowy.
- Siatka połączeń definiująca kierunek rozwoju oferty przewozowej w zakresie pociągów międzywojewódzkich dofinansowanych przez ministra właściwego ds. transportu została opracowana na podstawie przeprowadzonej w ramach pracy Instytutu Kolejnictwa [15] oceny aktualnej⁵ oferty przewozowej. Oprócz tego, połączenia międzywojewódzkie codzienne planowano na podstawie ogólnych kryteriów, wynikających z założenia jakim jest poprawa dostępności połączeń międzywojewódzkich i uzupełnienie jej o obszary wykluczone z tej sieci:
- zapewnienie połączeń dla jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 2 połączeń codziennych (jako absolutne minimum) w ciągu doby z oraz do każdego obsługiwanego punktu handlowego,
 - planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną; zakłada się obsługę jak największej liczby miast dużych oraz średnich,
 - zapewnienie częstych i bezpośrednich połączeń w relacjach, w których duże potoki pasażerskie występują już obecnie (szczególnie pomiędzy miastami wojewódzkimi dla sąsiadujących ze sobą województw), na poziomie nie mniejszym niż obecnie,
 - wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach obsługiwanych głównie przez transport autobusowy, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu rozsądnych parametrów tej oferty,
 - wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiających utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby jest 4 (kursowania pociągów co 4 godziny w ciągu dnia) bądź jej dzielniki (2) lub wie-

⁵ Na dzień 30.09.2015 r.

lokrotności (8, 16). W szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń, na przykład z 4 do 5 lub z 8 do 10.

Dodatkowym założeniem, uwzględniającym możliwości finansowania oferty przewozowej, jest dążenie do minimalizacji pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty (odpowiedniego, czyli spełniającego założenia). W efekcie uzyskano sieć połączeń jak na rysunku 7.

Dodatkowymi odcinkami do obsługi, w porównaniu do analizowanego stanu wyjściowego są w pierwszej kolejności następujące odcinki sieci kolejowej: Zamść – Hrubieszów, Wrocław – Zgorzelec, Tarnobrzeg – Dębica, Wrocław – Kłodzko – Kudowa (dotychczas tylko w sezonie), Tarnów – Stróże – Krynica (dotychczas tylko w sezonie), Stróże – Zagórz (dotychczas tylko w sezonie), Warszawa – Radom (po modernizacji linii), Jelenia Góra – Szklarska Poręba (dotychczas tylko w sezonie), Piła – Krzyż (funkcjonował w rozkładzie jazdy 2015/16), Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin (funkcjonował w rozkładzie jazdy 2015/16).

W drugiej kolejności sugeruje się rozszerzyć sieć o odcinki: Piła – Chojnice – Tczew, Szczecinek – Chojnice – Grudziądz – Brodnica – Działdowo, Łapy

– Ostrołęka – Szczytno, Białystok – Czeremcha – Siedlce, Łuków – Lublin, Tomaszów Mazowiecki – Radom, Głogów – Leszno – Ostrów Wielkopolski, Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki – Kędzierzyn Koźle, Bielsko Biała – Goleszów – Cieszyn, Bielsko Biała – Żywiec.

Sugeruje się uzupełnić w pierwszej kolejności punkty postojów handlowych o następujące lokalizacje: Blachownia, Bolesławiec, Chojna, Chojnów, Duszniki Zdrój, Gorlice Zagórzany, Gryfino, Hrubieszów, Kamieniec Ząbkowicki, Kłodzko Miasto, Kostrzyn, Krzepice, Kudowa Zdrój, Legnica, Leżajsk, Lublin Górniczy, Mielec, Mieszkowice, Nisko, Nowa Sarzyna, Orzesze Jaśkowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Otwock, Ożarów Cementownia, Ozimek, Piaseczno, Polanica Zdrój, Rudnik nad Sanem, Sandomierz, Środa Śląska, Starachowice, Strzelin, Szydłowiec, Trzcianka, Tuchów, Warka, Węgliniec, Werbkowice, Wieluń, Wieruszów, Warszawa Służewiec, Zgorzelec, Zgorzelec Miasto, natomiast w drugiej kolejności o następujące punkty: Bielsk Podlaski, Brodnica, Bystrzyca k. Lublina, Chojnice, Chorzele, Cieszyn, Czarne, Czeremcha, Czersk, Człuchów, Drzewica, Dzierżoniów Śląski, Głogówek, Goleszów, Grudziądz, Jawor, Ko-



Rys. 7. Pożądana liczba codziennych połączeń międzywojewódzkich wraz z punktami postojów [15]

bylin, Krobia, Krotoszyn, Lidzbark Miasto, Lubartów, Mordy Miasto, Nysa, Ostrołęka, Otmuchów, Paczków, Parczew Kolejowa, Platerów, Prudnik, Przysucha, Ryteł, Siemiatycze, Sokoły, Starogard Gdański, Strzegom, Śniadowo, Świdnica Miasto, Szczytno, Tuchola, Wielbark, Wierzchucin, Wilkowice Bystra, Wschowa, Ząbkowice Śląskie, Zblewo, Złotów, Żywiec.

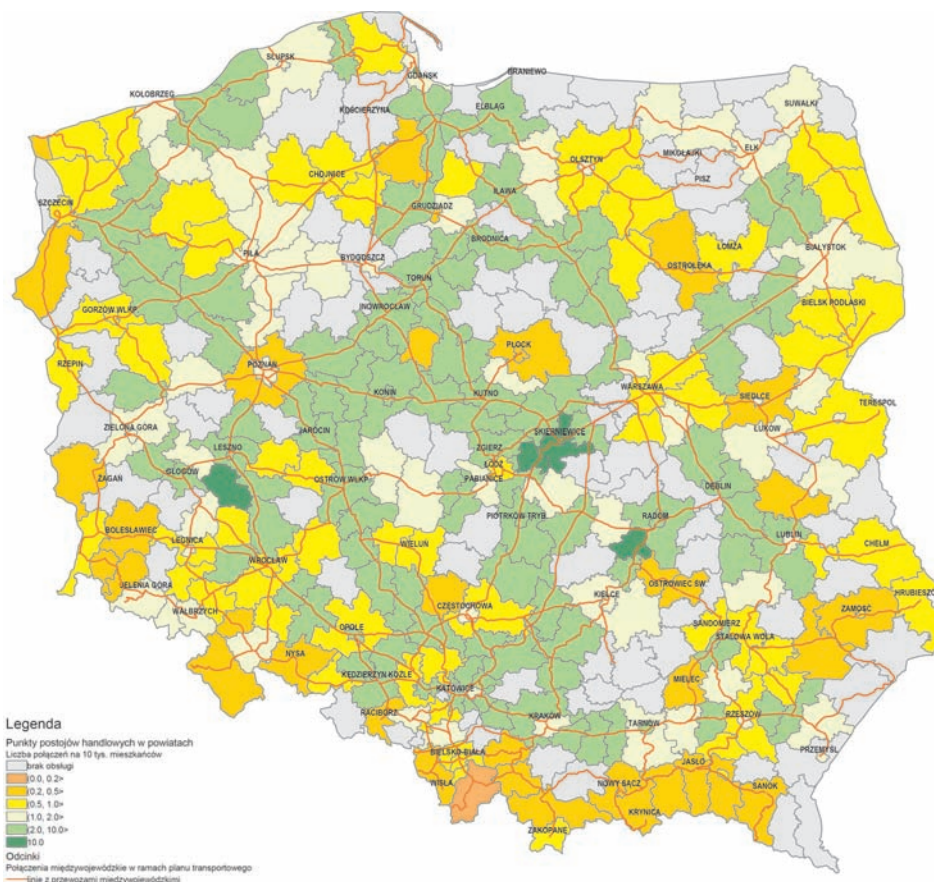
Założona sieć połączeń zapewni obsługę codziennymi połączeniami międzywojewódzkimi 75% powiatów na terenie kraju, czyli spełnia jedno z podstawowych założeń przyjętych do konstrukcji oferty przewozowej. Dla proponowanej oferty przewozowej sporządzono ponownie mapę przedstawiającą liczbę połączeń międzywojewódzkich przypadających na 10 tys. mieszkańców (rys. 8).

W porównaniu z mapką przedstawiającą stan obecny (rys. 5) widać znaczącą poprawę oferty przewozowej, biorąc pod uwagę zarówno zasięg sieci, jak i dostosowanie liczby połączeń do potencjału demograficznego. Mimo, że proponowana oferta przewozowa nie wyczerpuje wszystkich potrzeb transportowych w tym segmencie, jej wprowadzenie byłoby istotną zmianą jakościową oferty ministra.

Zakładany scenariusz przewiduje zwiększenie pracy eksploatacyjnej pociągów międzywojewódzkich z 37,3 mln pociągokilometrów w 2016 r. do 47,1 mln pociągokilometrów w 2025 roku (czyli o około jedną czwartą). Przewidywany wzrost liczby pasażerów z tego tytułu szacuje się na około 36 mln pasażerów rocznie⁶ w 2025 roku, przy przewidywanej liczbie pasażerów wynoszącej około 22 mln pasażerów w 2016 roku (wzrost o około 60%). Jak widać, przy odpowiedniej polityce transportowej efekt znaczącego zwiększenia wykonywanej pracy eksploatacyjnej, mimo początkowo większych kosztów w momencie uruchamiania rozbudowanej oferty przewozowej, może skutkować zmniejszeniem deficytowości całego systemu przewozów (jeszcze większy przyrost liczby pasażerów) na skutek efektu sieciowego.

8. Podsumowanie

Analizy przeprowadzone przez Instytut Kolejnictwa pokazują, że w Polsce istnieje potrzeba gruntownej przebudowy sieci połączeń przewozów mię-



Rys. 8. Liczba połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. mieszkańców – stan pożądaný; opracowano na podstawie [15]

⁶ Prognozy według [15].

dzywojewódzkich. Pierwszy krok w tym kierunku został już wykonany w rozkładzie jazdy 2015/2016 z inicjatywy spółki PKP Intercity, w ramach aktualnych umów i aktów prawnych. Dalsze etapy głównie będą zależą od organizatora przewozów, który będzie zmuszony do zwiększenia środków przeznaczonych na funkcjonowanie tych połączeń, zwłaszcza w początkowym okresie po wprowadzeniu. Analizy pokazały jednak, że po ustabilizowaniu się potoków pasażerskich, do czego doszłoby po pewnym czasie od wprowadzenia pełnej oferty przewozowej, efekt sieciowy spowodowałby zwiększenie popytu na przewozy kolejowe na tyle, że docelowo organizator nie przeznaczalby na dofinansowanie połączeń środków większych niż obecnie, a być może można by dokonać pewnych oszczędności lub bardziej rozbudować siatkę połączeń. Szczegółowa odpowiedź na temat poziomu tych środków nie jest możliwa z uwagi na to, iż zależy to od wielu czynników, również niezależnych od samego organizatora przewozów lub przewoźnika.

Kształt siatki połączeń i sposób budowy rozkładu jazdy jest tylko jednym z czynników wpływającym na koszty (obsługa połączeń) oraz przychody (sprzedaż biletów) z tytułu funkcjonowania systemu połączeń międzywojewódzkich. Bardzo ważnym czynnikiem jest taryfa opłat, która obecnie obejmuje tylko pociągi będące w gestii ministra. Dlatego jest niezbędne podjęcie kroków w celu budowy jednolitej, zintegrowanej taryfy opłat obejmującej cały system kolejowy kraju (a lokalnie dodatkowo inne systemy transportu publicznego). Spowodowałoby to prawdopodobnie zwiększenie oddziaływania efektu sieciowego, jeśli chodzi o popyt na transport kolejowy (i w ogóle transport publiczny), a co za tym idzie zwiększenie efektywności wykorzystania środków ponoszonych na funkcjonowanie systemu transportu publicznego. Krajowy Plan transportowy powinien określać pewne konkretne wytyczne dla samorządów niższych szczebli, które powinny być w praktyce egzekwowalne i uwzględniane w planach transportowych sporządzanych dla tych szczebli. W celu budowy spójnego systemu transportowego konieczna jest zatem obustronna współpraca na linii minister – samorządy wojewódzkie, gdyż tylko w ten sposób będzie można zbudować sprawny, zintegrowany system przewozowy, który nie musi w rezultacie pochłonąć większych środków finansowych, natomiast przynieść wiele pozytywnych efektów dla mieszkańców całego kraju.

Literatura

1. Audyt i ocena stopnia wypełnienia postanowień Rozporządzenia 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 (Planu Transportowego) (Dz.U. z 2012 r. poz. 1151) przez operatorów świadczących usługi na podstawie umów zawartych z ministrem właściwym ds. transportu, w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014, nr tematu 4635/11, Instytut Kolejnictwa, grudzień 2013.
2. Audyt i ocena stopnia wypełnienia postanowień Rozporządzenia 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 (Planu Transportowego) (Dz.U. z 2012 r. poz. 1151) przez operatorów świadczących usługi na podstawie umów zawartych z ministrem właściwym ds. transportu, w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015, nr tematu 4722/11, Instytut Kolejnictwa, czerwiec 2015.
3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. wrzesień 2015, Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.
4. Raport roczny 2014, PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zarządca narodowej sieci linii kolejowych, [dostęp 18-19 kwietnia 2016], dostępny na http://www.plk-sa.pl/files/public/raport_roczny.
5. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014).
6. 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).
7. 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).
8. 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 uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007).
9. Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007).

10. Ustawa z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz.U. z 2014 r., poz. 1863).
11. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).
12. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2013 r. poz.1863).
13. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2015 r. poz. 915).
14. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1297).
15. Weryfikacja i aktualizacja postanowień Rozporządzenia 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 (Planu Transportowego) (Dz.U. z 2012 r. poz.1151) – Etap II, nr tematu 4739/11, Instytut Kolejnictwa, luty 2016.

Review of National Transport Plan and Proposals for Improvement

Summary

The article features the reasons and needs of changes of National Public Transport Sustainable Development Plan and main data describing transport in Poland. The progress in achieving of the targets defined in the national public transport sustainable development plan, which has been obligatory since 2012, is presented. The key topic of the paper is how to find new, better, variants of public interregional train connections network organised by the Ministry, which is responsible for transport, where the interregional connections network means a number of interregional trains on each fragment of the railway network and location of interregional trains stops. The criteria of organization of railway connections network are also described. Moreover, the document presents some important indicators to be achieved in railway transport by 2023. The main conclusion is that appropriate organization of transport service could reduce the deficiency of interregional public trains while increasing the number of train-km of this type of trains.

Keywords: transport plan, public collective transport, international services, interregional services

Обзор народного Транспортного плана и предложения изменений

Резюме

Действующий с октября 2012 г. Транспортный по железнодорожных перевозок межвоеводских и международных предполагает его обзор и обновление в 2016 г. Просмотр реализаций заключенных в Плане предложений так в области объема финансовых средств на реализацию транспортных услуг, развития перевозок и возникающих из этого параметров качества перевозок, как и измеримых эффектов в виде предлагаемого роста качества пассажиров, побуждает к обзору Плана вместе с изменениями концепции принятой политики в области перевозок будучих в компетенции министра компетентного по вопросам транспорта. В статье представлен уровень выполнения операторами перевозок ключевых предложений Плана, указанных в главе 7, не только для расписания движения поездов 2015/16, но принимая в участие его прежние редакции. Ключевым элементом статьи являются предложения новых вариантов расширения области межвоеводских и международных перевозок вместе с предлагаемой офертой в аспекте суточного количества перевозок, в том числе обслуживание дополнительных коммерческих пунктов до 2023 г. Был представлен новый, измененный подход к моделированию оферты перевозок, определяющий правила постройки оферты и критерия, на основании которых была предложена. В виде главного итога вытекающего с аналитических работ был представлен факт, что подходящая организация перевозок может способствовать уменьшению дефицитности системы при увеличении эксплуатационной работы поездов.

Ключевые слова: транспортной план, общественный транспорт, международные перевозки, межвоеводские перевозки