

## Weryfikacja i aktualizacja Planu transportowego

Iwona WRÓBEL<sup>1</sup>, Szymon KLEMBBA<sup>2</sup>

### Streszczenie

Według obowiązujących zapisów, Plan transportowy w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, podlega okresowej rewizji pod względem zgodności zawartych w nim postanowień z rzeczywistą realizacją przez operatorów przewozów pasażerskich, a także z uwagi na zmieniające się warunki funkcjonowania przewozów, za które odpowiada minister właściwy ds. transportu. Pierwsza weryfikacja i aktualizacja Planu jest przewidziana w 2016 roku i powinna być poprzedzona analizą wybranych parametrów opisanych w 7. rozdziale Planu. Artykuł opisuje zasadnicze elementy Planu transportowego podlegające rewizji, w tym ocenę parametrów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, aktualizację obszaru sieci kolejowej wykorzystywanej obecnie w przewozach i planowanej do rozszerzenia (docelowej) w aspekcie rozwoju oferty przewozowej, weryfikację prognozy potrzeb przewozowych oraz przedstawia wskaźniki parametrów przewozów, będących w gestii ministra, które powinny być osiągnięte w 2024 roku.

**Słowa kluczowe:** plan transportowy, publiczny transport zbiorowy, przewozy międzynarodowe, przewozy międzywojewódzkie

### 1. Wstęp

Zgodnie z definicjami zawartymi w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [6], przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, podlegają ministrowi właściwemu ds. transportu. Minister w stosownych procedurach uwarunkowanych przepisami prawa, wybiera do realizacji usług przewozowych operatora przewozów, z którym zawiera wieloletnią umowę o świadczenie usług publicznych. Przedmiotem umowy jest opis usług transportowych realizowanych przez operatora, cele w zakresie jakości przewozów, w tym punktualności i niezawodności, opis parametrów rekompensaty finansowej oraz stosowane premie i kary pieniężne. Minister ma zatem realny wpływ na kształt, standard i kreowanie tych przewozów, choć ograniczony dostępnymi możliwościami finansowymi, uwarunkowanymi ustawą budżetową Państwa.

Na mocy obowiązującej od dnia 25 lutego 2011 r. dziesięcioletniej „Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich” operatorem przewozów międzywojewódzkich jest obecnie spółka PKP Intercity S.A. W okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2015/16, usługi w zakresie przewozów międzynarodowych powierzono również spółce PKP Intercity SA., choć

w poprzednich latach operatorem tych przewozów były Przewozy Regionalne sp. z o.o. W okresie od 11 grudnia 2016 r. do 31 grudnia 2017 r., zamówienia na przewozy międzynarodowe będą udzielane w drodze bezpośredniego zawarcia umowy, natomiast w okresach następnym rozkładów jazdy pociągów, zadania przejmie operator wyłoniony w trybie konkurencyjnym<sup>3</sup>.

Szczegółowe zapisy obowiązujących umów ministra z operatorami oraz załączników do nich, zawierające m.in. szczegółowe projekty rozkładów jazdy pociągów i plany finansowania, są objęte klauzulą poufności, jednak pewien zasób informacji dotyczących planów dotowania i kształtowania usług przewozowych, w zakresie liczbowej oferty pociągów na sieci kolejowej, obsługi punktów wymiany handlowej podróżnych i standardów jakości obsługi pasażerów, zawiera Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku [5], zwane Planem transportowym. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [4], Plan transportowy zawiera określone opisowo, obrazowo i parametrycznie następujące elementy:

- sieć komunikacyjną, przeznaczoną na potrzeby przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,

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

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

<sup>3</sup> Według ogłoszenia Ministra z dnia 10 grudnia 2015 r.

- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- pożądany standard usług przewozowych określony parametrami jakości usług,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej,
- kierunki rozwoju oferty i docelową sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich.

Według założeń Plan transportowy podlega okresowej weryfikacji i aktualizacji przewidywany w 2016 r. W dokumencie stwierdzono, że weryfikacja i aktualizacja Planu, powinna uwzględniać stopień osiągnięcia parametrów opisanych w 7 rozdziale. Analiza tych parametrów oraz rewizja całego rozporządzenia [5], stały się przedmiotem umowy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z Instytutem Kolejnictwa, w wyniku której m.in. zaktualizowano stan i zakres sieci kolejowej obecnie wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, zeweryfikowano prognozę potrzeb przewozowych, zaproponowano nowe warianty rozwoju oferty przewozowej sieci docelowej, precyzując punkty obsługi podróżnych i dobową częstotliwość pociągów, przy uwzględnieniu potencjału regionów, planowanych inwestycji infrastrukturalnych oraz popytu na usługi. Propozycje rozwoju oferty w przewozach będących w gestii ministra właściwego ds. transportu, odniesiono do potencjalnych możliwości finansowania tych przewozów z budżetu państwa. Artykuł przedstawia tylko wybrane, kluczowe aspekty zmian do tego rozporządzenia, zaproponowanych przez autorów.

## 2. Ocena parametrów Planu transportowego

Parametry określające standard usług w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz sposoby organizowania systemu informacji opisano w rozdziale 7 Planu transportowego [5]. Precyzują one liczbowo i dosłownie wymagania dotyczące wielkości przewozów, poziomu finansowania standardu usług oraz oceny dostępu pasażerów do informacji o oferowanych usługach transportowych, będących w gestii ministra ds. transportu, w tym możliwości zakupu usługi (zakupu biletu i rezerwacji miejsca). Osiągnięcie tych parametrów przewidziano w 2016 roku. Zbiorcze wyniki analiz w tym zakresie przedstawiono w tablicy 1.

Ocena przyjętych w krótkoterminowej perspektywie założeń dotyczących wielkości przewozów i parametrów określających jakość oferty oraz środków finansowych przeznaczonych na dofinansowanie pociągów i rekompensatę zmniejszonych wpływów z uwagi na stosowanie przez operatorów ulg ustawowych, wskazuje przede wszystkim na znaczne podrożenie usług uruchamiania pociągów międzywojewódzkich (finansowanie obligatoryjne), kosztem pociągów międzynarodowych (finansowanie fakultatywne),

pomimo słabszej niż założono oferty mierzonej pracą eksploatacyjną oraz nie pełną realizacją przewozów w dodatkowych relacjach (scenariusz rozwoju oferty przewozowej). Zredukowanie wydatków na uruchamianie przewozów międzynarodowych skutkowało cięciami połączeń, co w efekcie przyniosło spadek liczby podróży.

Negatywnie należy również ocenić punktualność pociągów. Dane spółki PKP Intercity za rok 2014 i 2015 wskazują na poziom punktualności pociągów międzywojewódzkich odpowiednio: 77,2 i 82,6%, natomiast pociągów międzynarodowych w tych latach: 74,8 i 73,2%. Dodatkowo do chwili obecnej nie są spełnione warunki dotyczące odpowiedniego oznaczania w rozkładach jazdy pociągów linii komunikacyjnych, na których odbywa się ruch o charakterze służby publicznej.

Innym zaniechaniem jest brak Krajowego Planu Wdrożenia TSI-PRM oraz strategii gwarantujących odpowiedni dostęp osób niepełnosprawnych do kolejowych usług transportowych, zgodnie z wymogami TSI-PRM [3]. Rozporządzenie UE 1300/2014 precyzuje, że do 31 grudnia 2016 roku zarówno zarządca dworca, jak i operator przewozów powinni dysponować takimi dokumentami.

Zdecydowanej poprawie uległa za to prędkość handlowa pociągów, osiągając wartości wyższe niż zakładano oraz dostępność taboru dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Pozytywnie należy również ocenić dostęp do informacji o ofercie przewozowej, terminowość ogłaszania rozkładów jazdy i osiągnięcie 30-minutowego średniosieciowego czasu skomunikowania.

## 3. Obecna i planowana sieć komunikacyjna przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych

Przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, podlegające ministrowi właściwemu ds. transportu, są uruchamiane na sieci linii kolejowych, których zarządcą jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Zarówno długość dostępnych linii kolejowych, jak i ich parametry, ulegają zmianom. Potencjał narodowej sieci kolejowej jest modyfikowany przez ilościowy spadek długości sieci oraz jakościowy wzrost parametrów tej sieci (tablica 2).

Parametry z tablicy 2 wykazują zmniejszenie długości sieci o 3,08 tys. km oraz poprawę stanu infrastruktury w następstwie prowadzonych robót utrzymaniowo-naprawczych i modernizacyjnych. Działania inwestycyjne skutkują sukcesywną poprawą jakości parametrów technicznych linii kolejowych, co wpływa na wzrost prędkości przewozowej, która ma decydujący wpływ na skrócenie czasu przejazdu. W rozkładzie jazdy pociągów 2014/15 odnotowano kolejny dodatni bilans długości odcinków, na których podwyższono maksymalną prędkość rozkładową pociągów pasażerskich, w stosunku do długości odcinków, na których prędkość obniżono, który wyniósł 2114 km. W najbliższych latach zarządca

Tablica 1

Realizacja parametrów, dotyczących standardów wybranych usług oraz sposobu organizowania systemu informacji, przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016

Parametr	Charakterystyka i zakładana wielkość parametru (stopień osiągnięcia w roku 2016 lub rjp 2015/16)	Wartość parametru w roku 2016 (rjp 2015/16)	Uwagi
1	2	3	4
Wielkość przewozów międzywojewódzkich	Poziom pracy eksploatacyjnej dla wariantu najbardziej prawdopodobnego – 40,907 mln pockm.	<b>37,3050 mln pockm</b> – wartość parametru nieosiągnięta.	Wartość parametru niższa od zakładanego o 8,8%.
Wielkość przewozów międzynarodowych*	Liczba pasażerów – 1,07 mld.	<b>415,1 mln osób</b> – wartość parametru nieosiągnięta.	Wartość parametru niższa ponad 2,5-krotnie.
Dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich	Nie niższe niż 1 325 086 tys. zł (za okres 2012–2016).	<b>2 089 370 tys. zł</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru przekroczone o 58%.
Dofinansowanie przewozów międzynarodowych	Nie niższe niż 406 294 tys. zł (za okres 2012–2016).	<b>197 312,4 tys. zł</b> – wartość parametru nieosiągnięta.	Wartość parametru ponad 2-krotnie niższa od zakładanego.
Rozliczenie projektów zakupu i modernizacji taboru PKP Intercity SA	Projekty modernizacji i zakupu taboru są prowadzone przez spółkę na kwotę 5,5 mld zł. Wysokość nakładów finansowych na projekty inwestycyjne ze wsparciem finansowym UE w latach 2011–2015 wyniosła 4,62 mld zł. Spółka ze środków własnych w latach 2013–2015 zrealizowała modernizacje na łączną kwotę 226,765 mln zł.		
Rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów	Utrzymanie poziomu 1 633 061,0 tys. zł (w latach 2012–2015).	<b>1 745 635,9 tys. zł</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru przekroczone o 6,9%.
Kształtowanie oferty przewozowej	Realizacja, co najmniej wariantu najbardziej prawdopodobnego.	Obsługa: –3 z 5 dodatkowych relacji międzywojewódzkich, –10 z 12 dodatkowych punktów handlowych, –0 z 4 dodatkowych relacji międzynarodowych.	Parametr osiągnięty częściowo.
Ogólne standardy usług	Standardy usług określone w podpunkcie 6.1 Planu transportowego, dotyczące w szczególności: bezpieczeństwa i wygody podróżowania, zachowania punktualności wykonywania przewozów i warunków higieny oraz podnoszenia jakości usług.	Parametr osiągnięty częściowo.	Nie jest realizowane kolorystyczne ujednolicenie taboru.
Prędkość handlowa wszystkich pociągów międzywojewódzkich	Uzyskanie na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania) 62,5 km/h.	<b>77,15 km/h</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru jest wyższa, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich na trasie Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie	Uzyskanie średniej prędkości handlowej 80 km/h.	<b>85,9 km/h</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru jest wyższa, niż określona.
Prędkość handlowa pociągów międzynarodowych	Utrzymanie na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 73,1 km/h.	<b>77,5 km/h</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru jest wyższa, niż określona.

1	2	3	4
<b>Punktualność pociągów międzywojewódzkich</b>	Osiągnięcie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie co najmniej 90%, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%.	<b>75,7%</b> (w okresie 13–31 grudnia 2015) – wartość parametru nieosiągnięta.	Dostępne dane są szacunkowe.
<b>Punktualność pociągów międzynarodowych</b>	Osiągnięcie rozliczanej miesięcznie punktualności na poziomie, co najmniej 86%, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 76%.	Brak danych dla rjp 2015/16.	
<b>Nowoczesne kanały dystrybucji biletów</b>	Rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową.	Parametr osiągnięty.	Usługa dostępna w pociągach spółki PKP Intercity SA.
<b>Dostępność informacji o ofercie</b>	Zapewnienie przez operatorów w każdym punkcie postoju handlowego informacji o ofercie, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych.	Parametr osiągnięty.	
<b>Oznaczanie w rjp linii komunikacyjnych literą „U”</b>	Oznaczenie w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014 linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej.	Parametr nie osiągnięty.	
<b>Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych</b>	Osiągnięcie przez operatorów poziomu, co najmniej 20% udziału pociągów międzywojewódzkich, prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.	<b>41,1%</b> – wartość parametru osiągnięta.	Wartość parametru jest ponad 2-krotnie wyższa, niż określona.
<b>Strategie gwarantujące odpowiedni dostęp do kolejowych usług transportowych dla osób niepełnosprawnych</b>	Wdrożenie na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci TEN-T (stosownie do wymogów TSI-PRM) przez właścicieli lub zarządców dworców oraz zarządców infrastruktury liniowej, pisemnych strategii dotyczących infrastruktury lub taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym.	Parametr nie osiągnięty.	
<b>Informatyczny system rozliczeń sprzedaży biletów</b>	Stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego.	Parametr nie osiągnięty.	Systemy funkcjonują w ramach przewozów regionalnych i aglomeracyjnych w niektórych województwach.
<b>Średniosieciowy czas skomunikowania</b>	Osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut.	Parametr osiągnięty.	Parametr obliczono dla wybranych stacji (Gdynia Gł., Kraków Gł., Poznań Gł., Wrocław Gł., Szczecin Gł. oraz dodatkowo dla stacji: Dęblin, Ława Gł., Rzeszów Gł., Szczecinek, Zbąszynek).
<b>Samodzielna rezerwacja miejsc przez pasażerów</b>	Zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej.	Parametr częściowo osiągnięty.	Usługa dostępna w ograniczonym zakresie, pasażer podejmuje decyzje w zakresie klasy i rodzaju wagonu.
<b>Ogłaszanie rozkładów jazdy pociągów</b>	Terminowe podawanie do wiadomości publicznej nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem.	Parametr osiągnięty.	

\* Dane dotyczą roku 2015; źródło: na podstawie [9]

infrastruktury będzie realizował, następne w Krajowym Programie Kolejowym do roku 2023 [1], projekty infrastrukturalne, które wpłyną na poprawę jakości przewozów, wzrost bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz wzrost efektywności transportu kolejowego. Program ten zakłada, że docelowo efektami prowadzonych inwestycji będzie:

- 8,5 tys. km przebudowanych linii kolejowych (w km toru),
- 350 km linii kolejowych umożliwiających 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.

Tablica 2

## Parametry infrastruktury kolejowej

	2003	2005	2010	2014
<b>Długość eksploatowanych linii kolejowych PKP PLK [tys. km]</b>	21,6	19,04	19,28	18,52
<b>Stan infrastruktury [%]</b>				
Dobry	b.d.	25	36	52
Dostateczny	b.d.	47	35	27
Niezadowolający	b.d.	28	29	21
<b>Struktura maksymalnych prędkości rozkładowych [%]</b>				
$V = 200 \text{ km/h}$	–	–	–	0,6
$V = 160 \text{ km/h}$	–	4,9	6,0	8,9
$120 \text{ km/h} \leq V < 160 \text{ km/h}$	5,0	15,1	14,2	19,5
$80 \text{ km/h} \leq V < 120 \text{ km/h}$	39,4	39,2	36,0	35,7
$40 \text{ km/h} \leq V < 80 \text{ km/h}$	43,8	29,9	35,8	28,5
$V < 40 \text{ km/h}$	11,8	10,9	8,0	6,8

Źródło: opracowano na podstawie [2]

Według stanu z dn. 31 lipca 2015 roku na sieci kolejowej funkcjonowało 2175 punktów wymiany handlowej pasażerów (stacje i przystanki osobowe), których administratorem jest spółka PKP SA. Z tej liczby 571 miało status punktów czynnych, przeznaczonych do odprawy podróżnych. 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, przy czym nie wszystkie z nich są nadal wykorzystywane do obsługi pasażerów.

Wyposażeniem czynnych dworców jest przede wszystkim kasa biletowa lub biletomat z możliwością zakupu biletu na przejazd. Usługa ta, obejmująca pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe, była dostępna w 889 punktach, które stanowiły: 65 kas własnych spółki PKP Intercity, 318 kas agencyjnych, 431 kas innych przewoźników kolejowych (Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne,) oraz 75 automatów biletowych<sup>4</sup>.

W rozkładzie jazdy pociągów 2014/15 długość sieci komunikacyjnej objętej przewozami będącymi w gestii ministra, wynosiła około 8,25 tys. km. Oferta przewozowa operatorów obejmowała: 287 pociągów międzywojewódzkich, obsługujących łącznie 317 punktów handlowych oraz 12 pociągów międzynarodowych, które w granicach Polski obsługiwały 50 stacji i przystanków osobowych [9]. Sieć połączeń pokazano na rysunku 1.

W wyniku analiz potencjału demograficznego poszczególnych obszarów kraju, szczególnie obecnie pozbawionych przez ministra oferty pociągów finansowanych, zaproponowano dwa scenariusze rozwoju oferty przewozowej na lata 2020–2025:

- scenariusz podstawowy obejmujący obsługę następujących nowych odcinków linii: Zamość – Hrubieszów, Wrocław – Zgorzelec, Tarnobrzeg – Dębica, Stróże – Jasło, Warszawa – Radom (po modernizacji linii), Piła – Krzyż (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Zielona Góra – Kostrzyń – Szczecin (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Bielsko Biała – Żywiec, Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek,
- scenariusz pożądany, rozszerzający scenariusz podstawowy o obsługę następujących nowych odcinków linii: 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 Żąbkowicki – Kędzierzyn Koźle, Bielsko Biała – Goleiszów – Cieszyn, Goleiszów – Wisła Głębce, Kutno – Płock, Kołobrzeg – Goleniów, Zielona Góra – Żary – Jelenia Góra, Kłodawa – Inowrocław, Piła – Ulikowo.

Porównanie wzrostu długości sieci eksploatowanych w poszczególnych scenariuszach i udziału powiatów, które będą miały zapewnioną obsługę codziennymi połączeniami międzywojewódzkimi w stosunku do rjp 2014/15, wskazuje na większą efektywność scenariusza podstawowego nad pożądany. W scenariuszu podstawowym wzrost o 5% zasięgu sieci przełoży się na wzrost obsługiwanych powiatów o 6,5%, natomiast w wyniku rozszerzenia sieci o 30,4% w stosunku do scenariusza pożądanego, uzyskany wzrost obsługi powiatów wyniesie 22,6%. Obsługa w poszczególnych powiatach będzie zróżnicowana.

<sup>4</sup> Dane uzyskane od spółki PKP Intercity SA, według stanu na dzień 15 września 2015 r.



Rys. 1. Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych wykonywanych przez operatorów przewozów w rjp 2014/15: — połączenia międzywojewódzkie, — połączenia międzynarodowe; opracowanie własne na podstawie [9]

#### 4. Weryfikacja prognoz potrzeb przewozowych

Jednym z istotnych elementów krajowego Planu transportowego są prognozy przewozów realizowanych dzięki pociągom międzywojewódzkim. Aktualizacja tego planu wymagała sporządzenia nowych prognoz z powodu znaczącej zmiany założeń oraz uwarunkowań początkowych. W prognozie przewozów założono nową, docelową siatkę połączeń kolejowych, co ma duży wpływ na oczekiwane wielkości liczby pasażerów. Ponadto prognozy w pierwotnej wersji Planu transportowego [5] okazały się zbyt optymistyczne w stosunku do rzeczywistości.

W trakcie prac nad przygotowaniem pierwszego krajowego Planu transportowego sporządzono prognozy dla trzech scenariuszy: minimalnego, najbardziej prawdopodobnego i maksymalnego. Weryfikację prognozy ruchu sporządzono również dla trzech scenariuszy: naturalnego, podstawowego, pożądanego. Ponieważ przyjęte założenia różniły się między sobą, nie można wprost porównywać wyników obydwu prognoz. Interesujące jest jednak porównanie prognozowanych wartości dla 2015 roku z rzeczywistymi wielkościami osiągniętymi w tym segmencie przewozów oraz wytłumaczenie różnic między nimi.

W tablicach 3–6 przedstawiono prognozowane wielkości przewozów pasażerskich oraz wielkości pracy eks-

ploatacyjnej zawarte w pierwotnie obowiązującym Planie transportowym [5] oraz wartości proponowane w opracowaniach Instytutu Kolejnictwa [9].

Tablica 3

Prognozy przewozów w Planie transportowym [mln pas / rok]

Scenariusz / Rok	2015	2020	2025
Minimalny	51,5	49,4	48,4
Najbardziej prawdopodobny	51,5	55,0	53,8
Maksymalny	51,5	55,0	82,2

Źródło: opracowano na podstawie [5]

Tablica 4

Prognozy pracy eksploatacyjnej w Planie transportowym [mln pockm / rok]

Scenariusz / Rok	2015	2020	2025
Minimalny	35,2	35,2	35,2
Najbardziej prawdopodobny	35,2	36,4	36,4
Maksymalny	35,2	36,4	42,1

Źródło: opracowano na podstawie [5]

Tablica 5  
**Prognozy przewozów w zweryfikowanej wersji Planu transportowego [mln pas / rok]**

Wariant / Rok	2015	2020	2025
Naturalny	20,6	23,7	26,7
Podstawowy	20,6	26,4	31,6
Pożądaný	20,6	29,7	35,8

Źródło: opracowano na podstawie [9]

Tablica 6  
**Prognozy pracy eksploatacyjnej w zweryfikowanej wersji Planu transportowego [mln pockm / rok]**

Wariant / Rok	2015 (rzeczywiste)	2020	2025
Naturalny	31,3	37,31	37,31
Podstawowy	31,3	41,49	41,49
Pożądaný	31,3	47,12	47,12

Źródło: opracowano na podstawie [9]

Pierwszym głównym spostrzeżeniem są bardzo duże (ponad dwukrotnie!) różnice w wielkości przewozów już w roku 2015. Aby wytłumaczyć takie rozbieżności, należy krótko opisać sytuację na rynku przewozów pasażerskich w kilku ostatnich latach. W 2010 roku międzywojewódzkie przewozy kolejowe odnotowały przewóz około 50 mln pasażerów [5]. W roku 2015 było to już tylko około 21 mln podróżnych. W latach 2011–2014 popyt na przewozy kolejowe w tym segmencie załamał się z kilku ważnych przyczyn:

- rozpoczęcie wielu inwestycji w infrastrukturze kolejowej ograniczających zdolności przepustowe poszczególnych odcinków linii oraz wpływających negatywnie na oferowaną liczbę połączeń oraz czasy przejazdów,
- jednoczesne podwyżki cen biletów, mimo coraz większych utrudnień na szlakach kolejowych,
- doprowadzenie do praktycznej likwidacji połączeń Inter-Regio, które stanowiły uzupełnienie oferty pociągów TLK,
- ograniczenie siatki połączeń TLK, problemy taborowe przewoźnika wpływające dodatkowo w sposób negatywny na postrzeganie podróży koleją (np. zestawianie składów z dwóch lub trzech wagonów przy dużym zapotrzebowaniu),
- niestabilność rozkładu jazdy kolei,
- bardzo agresywna konkurencja ze strony przewoźników autobusowych, konkurujących z powodzeniem nawet z pociągami kursującymi liniami magistralnymi,
- znaczna poprawa stanu sieci dróg samochodowych, wyprzedzająca o kilka lat inwestycje w sieć kolejową, zachęcająca do korzystania z transportu indywidualnego, oraz poprawiająca możliwości obsługi dalekobieżnych linii autobusowych.

Należy przypuszczać, że duża część pasażerów była utracona przez kolej bezpowrotnie – albo powrót do wielkości przewozów z roku 2010 potrwa wiele lat (lecz wymaga to zdecydowanych działań inwestycyjnych i organizacyjnych).

W celu dokonania porównania poprzednio wykonanych prognoz przewozów z wielkościami po weryfikacji, obliczono wskaźnik wykorzystania oferty przewozowej przez pasażerów jako średnią liczbę pasażerów przypadającą na jeden pociągokilometr handlowy. Wyniki przedstawiono w tablicach 7 i 8.

Tablica 7  
**Wskaźnik wykorzystania pracy eksploatacyjnej według Planu transportowego [pas / pockm]**

Scenariusz / Rok	2015	2020	2025
Minimalny	1,46	1,40	1,38
Najbardziej prawdopodobny	1,46	1,51	1,48
Maksymalny	1,46	1,51	1,95

Źródło: opracowano na podstawie [5]

Tablica 8  
**Wskaźnik wykorzystania pracy eksploatacyjnej według zweryfikowanej wersji Planu transportowego [pas / pockm]**

Wariant / Rok	2015 (rzeczywiste)	2020	2025
Naturalny	0,66	0,64	0,72
Podstawowy	0,66	0,64	0,76
Pożądaný	0,66	0,63	0,76

Źródło: opracowano na podstawie [9]

Wartość wskaźnika w 2010 roku wynosiła 1,44 pas/pockm [5], jego prognozowana wartość dla roku 2015 wynosiła 1,46 pas/pockm, czyli tylko o 1,4% więcej. Tymczasem w 2015 r. wartość wskaźnika wyniosła około 0,66 pas/pockm, czyli aż 54% mniej niż prognozowano. Prognozy zakładają, iż wskaźnik ten w ciągu 10 lat wzrośnie o około 15%. Takie same wartości na 2025 rok dla wariantów podstawowego i pożądanego świadczą o tym, że nie spadnie średnie wykorzystanie pociągów, zatem należy wnioskować, że włączenie w sieć przewozów dodatkowych odcinków, na których wartość parametru będzie niższa od średniej, będzie zrekomensowane przez większe wykorzystanie pociągów na odcinkach już obecnie obsługiwanych (efekt sieciowy).

Zmieni się również struktura odległości podróży, będzie większy udział przejazdów na krótsze odległości, np. pomiędzy sąsiednimi miastami wojewódzkimi. W rezultacie zwiększenie pracy eksploatacyjnej o około 50,5% według prognozy (wariant pożądaný), powinno przynieść wzrost wielkości przewozów o 73,8%. W wariantcie podsta-

wowym wzrost pracy eksploatacyjnej o 33% daje wzrost liczby pasażerów o 53%, zatem teoretycznie jest to nieco bardziej efektywne, ale nie spełnia przyjętych kryteriów budowy nowej oferty przewozowej. W celu rzeczywistej oceny efektywności wariantów należałoby przeprowadzić choćby uproszczoną analizę kosztów i przychodów. Trzeba przy tym pamiętać, że finansowa efektywność nie jest jedynym kryterium oceny oferty. Prawidłowym podejściem jest uwzględnienie wszystkich pośrednich korzyści, jakie przyniosłaby realizacja pożądanego scenariusza rozwoju sieci połączeń międzywojewódzkich.

## 5. Docelowe wartości parametrów usług przewozowych

Uwzględniając podstawowe wymagania w zakresie zapewnienia określonego standardu usług, zawarte w obowiązujących regulacjach prawnych, odnoszących się do warunków i zasad wykonywania przewozu i obsługi podróżnych takich, jak Ustawa Prawo przewozowe [7] oraz Ustawa o transporcie kolejowym [8], zaproponowano korektę lub utrzymanie na dotychczasowym poziomie parametrów usług w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Wzrost wartości parametrów przewidziano przede wszystkim w zakresie prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz dostępności pociągów, dworców i peronów dla osób niepełnosprawnych. Oczekuje się, że systematycznie zwiększający się udział nowego lub zmodernizowanego taboru w realizacji zadań przewozowych, osiągającego większe prędkości jazdy po zmodernizowanych odcinkach linii kolejowych, umożliwi dalsze skrócenia czasów przejazdu. Docelowo zaproponowano osiągnięcie w rjp 2023/24:

- średniej prędkości handlowej wszystkich pociągów międzywojewódzkich na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, ważonej liczbą dni kursowania, co najmniej 800 km/h,
- średniej prędkości handlowej pociągów międzywojewódzkich na trasie Warszawa Centralna – miasto wojewódzkie, ważonej liczbą dni kursowania, co najmniej 90 km/h,
- średniej prędkości handlowej pociągów międzynarodowych na trasie stacja początkowa – stacja graniczna, ważonej liczbą dni kursowania, co najmniej 80 km/h.

Dodatkowym wymogiem dotyczącym nowoczesnego taboru oraz prac modernizacyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej, jest zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym. Szacuje się, że liczba wyremontowanych lub zmodernizowanych do końca 2015 roku czynnych dworców kolejowych, dostępnych dla podróżnych niepełnosprawnych osiągnęła niespełna 20%. Działania dostosowujące dostęp do peronów (windy,

podnośniki przyschodowe, pochylnie) i wyposażenie w elementy dotykowe i wiodące dla niewidomych oraz uruchomienie informacji wizualnej i megafonowej objęły 54% wszystkich peronów. Możliwość przewozu osób poruszających się na wózku inwalidzkim jest zapewniona obecnie w 41,1% pociągach międzywojewódzkich. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe uwzględniają zastosowanie rozwiązań przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych umożliwiających swobodne przemieszczanie się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przeddworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie / wysiadanie do / z pociągu i przemieszczanie się w nim. Założono, że do rjp 2023/24 będą spełnione:

- dostępność pociągów dla osób niepełnosprawnych – udział pociągów mających w swoim składzie przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach na poziomie 100%,
- dostępność czynnych dworców dla osób niepełnosprawnych na poziomie 50%,
- dostępność peronów dla osób niepełnosprawnych na poziomie 90%.

W zakresie punktualności pociągów oraz wielkości średniosieciowego czasu skomunikowania zaproponowano utrzymanie wartości na dotychczasowym poziomie.

## 6. Podsumowanie

Rolą Planu transportowego jest tworzenie podstaw prawnych do funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu opartego na międzywojewódzkich połączeniach kolejowych, do których powinny być „dobudowane” poszczególne fragmenty systemów wojewódzkich, aż do najniższych szczebli samorządu, które mają plany transportowe. Z tego względu nie powinien on być dokumentem martwym. Powinien być bezwzględnie realizowany na poziomie krajowym, przez stanowcze egzekwowanie postanowień i zapisów Planu, od operatorów realizujących przewozy na mocy stosowanych umów z Ministrem, a także uwzględniany na szczeblu wojewódzkim. Aby było to możliwe, należy przestrzegać zasady hierarchiczności poszczególnych planów transportowych, co jest możliwe tylko w przypadku stabilności oferty przewozowej zakładanej w krajowym Planie.

Weryfikacje Planu nie powinny służyć regularnej przebudowie całego systemu połączeń w transporcie kolejowym przy każdej zmianie dokumentu, lecz powinny reagować na zmiany zachodzące w otoczeniu, które nie były przewidziane na etapie tworzenia poprzednich wersji. Potrzeba tak gruntownej przebudowy obecnego Planu transportowego wynika z gwałtownych przemian rynku transportu kolejowego spowodowanego okresowym załamaniem się poziomu realizowanych przewozów, czego przyczyną opisano m.in. w punkcie 4.



Mimo zmienności rynku, Plan transportowy nie może jednak pomijać pewnych twardych wytycznych do organizowania transportu, jakimi są na przykład minimalne liczby połączeń na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej. Wszelkie gwałtowne i radykalne zmiany oferty przewozowej mogą niweczyć wysiłki budowania zintegrowanego systemu transportu na poziomach województw, wprowadzając chaos i brak stabilizacji.

Poprzednie lata pokazały, że istnieje wiele odcinków sieci kolejowej, na których naprzemiennie odwoływano i wznawiano połączenia międzywojewódzkie, co w pewnych rejonach kraju doprowadziło do marginalizacji roli kolei w transporcie pasażerskim, a nawet do stopniowego wykorzenia ze świadomości mieszkańców tego środka transportu. Rolą Planu transportowego jest zapobieganie gwałtownym zmianom, następującym w krótkim czasie, gdyż takie zmiany uniemożliwiają realizację nie tylko strategii rozwoju regionów, ale również dezorganizują codzienne funkcjonowanie wielu mieszkańców kraju.

## Bibliografia

1. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. wrzesień 2015, Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.
2. Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe SA, [dostęp 18-19 kwietnia 2016], dostępny na <http://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/raport-roczny/>.
3. 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).
4. 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).
5. 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).
6. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).
7. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2015 r. poz. 915).
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1297).
9. 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, Instytut Kolejnictwa, nr tematu 4739/11, Warszawa luty 2016.