BIAŁA KSIĘGA

Kolejowe przewozy pasażerskie 2016

railway business forum

BIAŁA KSIĘGA
Kolejowe przewozy pasażerskie 2016

Publikacja powstała z inicjatywy
FORUM KOLEJOWEGO – RAILWAY BUSINESS FORUM

Wydanie przygotowane przez zespół redakcyjny

Podziękowania za pomoc merytoryczną przy tworzeniu „Białej Księgi – Kolejowe przewozy pasażerskie" i przygotowanie materiałów do poszczególnych rozdziałów redakcja kieruje do następujących osób: Pawła Rydzyńskiego (rozdział 1 i 2), Piotra Faryny (rozdział 1), Adama Zająca (rozdział 3), Kaspera Fiszera (rozdział 4), Michała Szymajdy (rozdział 5), Marcina Wołka (rozdział 6), Michała Grobelnego (rozdział 7), Marcina Kicińskiego (rozdział 8), Pawła Wróblewskiego (rozdział 9), Marcina Kulinicza (rozdział 10), Jędrzeja Puzyńskiego (rozdział 11), Jakuba Madrjasa (rozdział 12), Daniela Załuskiego (rozdział 13), Piotra Peszka (rozdział 14), Pawła Pleśniara (rozdział 14), Macieja Bieńczaka (rozdział 15), Szymona Fierka (rozdział 16) i Filipa Bebenowa (rozdział 17)

Podziękowania redakcja kieruje także do osób, które wzięły udział w konsultacjach poszczególnych części publikacji:
Piotra Faryny, Pawła Rydzyńskiego, Tadeusza Syryjczyka

Warszawa, listopad 2016

Synteza

Biała Księga – Kolejowe Przewozy Pasażerskie stanowi kontynuację prac RBF nad publikacją opracowań analitycznych prezentujących aktualny stan polskiego kolejnictwa w wymiarze ogólnym dotyczącym całego systemu kolejowego, jak i w zakresie wybranych podsystemów lub zagadnień problemowych.

Autorzy starali się przekazać jak najbardziej obiektywną i aktualną diagnozę sytuacji pasażerskiego transportu szynowego na podstawie dostępnych danych i wiedzy eksperckiej, korzystając jednocześnie z doświadczeń i punktu widzenia najważniejszego uczestnika procesu przewozowego: pasażera, czyli klienta tych usług.

Biała Księga omawia główne zasoby wykorzystywane w przewozach pasażerskich koleją, od infrastruktury, poprzez operatorów przewozów, tabor, stacje i usługi towarzyszące. Sporo miejsca poświęcono zagadnieniom niezwiązanym bezpośrednio z procesem technologicznym przewozu, które jednak mają duży wpływ na rozwój przewozów kolejowych, a niekiedy w decydującym stopniu wpływają na podejmowanie decyzji o wyborze środka komunikacji. Są to m.in. systemy taryfowo-biletowe oraz systemy informacji pasażerskiej. Jako kolejny, krytyczny dla jakości świadczonych przez koleje usług opisany został również problem tworzenia, stosowania i stabilności rozkładów jazdy.

Szeroko, przez całe opracowanie, przewija się temat organizacji przewozów pasażerskich pod kątem przewoźników, z uwzględnieniem ich zróżnicowania i odniesieniem do rodzajów prowadzonych przewozów. Polska charakteryzuje się dość dużą liczbą kolejowych przewoźników pasażerskich (w opracowaniu wskazano 12 „wiodących" przewoźników), ale charakter ich działalności sprawia, że trudno wysnuwać wnioski o rozwiniętej liberalizacji rynku. Większość przewozów realizowana jest na podstawie umów zawieranych pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikiem w trybie bezprzetargowym – taka możliwość zawarcia umowy w przypadku transportu kolejowego jest zresztą wprost i bezwarunkowo zapisana w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Osobne rozdziały poświęcone zostały największym podmiotom, takim jak PKP InterCity oraz Przewozy Regionalne. Z drugiej strony nie pominięto informacji o bardzo ważnych, choć działających w niewielkiej skali przewozach lokalnych, w tym – kolei wąskotorowych.

Wiele uwagi poświęcono omówieniu danego problemu na bardzo konkretnych przykładach odnoszących się do określonych lokalizacji (np. koleje aglomeracyjne przez pryzmat systemu funkcjonującego na terenie szeroko rozumianej aglomeracji trójmiejskiej na Pomorzu).

Biała Księga jest publikacją przygotowaną przez zespół redakcyjny, lecz z reguły każdy rozdział zawiera odrębną, zamkniętą całość, opracowaną przez danego autora lub autorów. Niemniej, zespół starał się zadbać o spójność opracowania zarówno pod względem formy jak i treści poszczególnych fragmentów. Często treść poszczególnych rozdziałów wzajemnie się uzupełnia – stąd w wielu wypadkach, w danym rozdziale znajduje się odwołanie do treści innego rozdziału.

BK powstała z inicjatywy i staraniem Forum Kolejowego Railway Business Forum (RBF) – niezależnego związku pracodawców opartego o zasadę działalności non-profit. Stąd RBF gwarantuje, że Biała Księga jest wolna od wszelkich wpływów politycznych czy biznesowych i jako taka może stanowić obiektywne źródło informacji, co nie przeczy, iż niektóre wnioski i spostrzeżenia autorów są ich indywidualnymi poglądami.

Wnioski płynące z analizy poszczególnych obszarów działalności w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego skłaniają do ostrożnego optymizmu, jeśli chodzi o przyszłość tego środka transportu w ramach zrównoważonego rozwoju transportowego kraju. Można odnotować – zwłaszcza w ostatnich kilkunastu miesiącach – wyraźny trend wzrostu przewozów, choć jest to proces dosyć powolny. Jakość przewozów wskutek dużego wysiłku inwestycyjnego w zakresie taboru i modernizacji stacji kolejowych znacznie się poprawiła. Niestety jednak, wciąż – mimo sukcesywnej, odczuwalnej poprawy – istnieją poważne bariery, w szczególności w segmencie przewozów regionalnych, w postaci niezadowalającego stanu infrastruktury, pojazdów kolejowych oraz organizacji przewozów.

Główne problemy i rekomendacje

Wśród głównych, zidentyfikowanych problemów i prezentowanych rekomendacji zawartych w Białej Księdze, należy wymienić:

- konieczność wyrównania warunków konkurencji międzygałęziowej na rynku transportowym, co wiąże się z potrzebą interwencji państwa w tę sferę, głównie pod kątem inwestycji infrastrukturalnych dla potrzeb kolejowego transportu pasażerskiego;
- organizację prac modernizacyjnych w infrastrukturze, tak aby była wynikiem analizy potrzeb transportowych i powodowała jak najmniejszy wpływ na warunki prowadzenia przewozów (wydłużenia czasu podróży, opóźnienia, obsługa na stacjach);
- zwiększenie roli państwa w kształtowaniu polityki odnośnie do konkurencji międzygałęziowej, przede wszystkim odnośnie transportu drogowego;
- wskazanie konkretnych trudności i rozwiązań w sferach:
  - infrastruktury kolejowej (w tym – projektowania infrastruktury pod przewozy pasażerskie) i organizacji ruchu (rozkładów jazdy);
  - powiązań ruchowych i integracji systemów;
  - rozwiązań taryfowo – biletowych (w tym – wprowadzenia wspólnego biletu na pociągi wszystkich przewoźników);
  - działalności operatorów przewozów;
  - kontaktu z klientem-pasażerem przewozów kolejowych.

Biała Księga – Kolejowe Przewozy Pasażerskie stanowi wydawnictwo o charakterze ogólnodostępnym. Jej rozpowszechnianie, powielanie, cytowanie itp. jest dozwolone pod warunkiem braku ingerencji w treść i formę opracowania.

Zdjęcie 1. Polska kolej w pigułce. Na zdjęciu obok siebie dwa pociągi serii ED250 (Pendolino) i dwa pociągi serii EN57 (wyprodukowane w 1972 i 1973 r.)

Fot. Paweł Rydzyński

Spis treści

Synteza 4

Spis treści 6

Wykaz skrótów 9

1. Wstęp 10

1.1. Cele opracowania 11
1.2. Kolejowe przewozy pasażerskie – ogólna charakterystyka 12

2. Brak wspólnej taryfy głównym mankamentem polskiej kolei? 16

2.1. Obszary styczne pomiędzy przewoźnikami kolejowymi 16
2.2. Mechanizmy współpracy taryfowej 18
2.3. Podsumowanie 21

3. Rozkład jazdy przyjazny pasażerom. Analiza uwarunkowań 22

3.1. Podstawy tworzenia kolejowego rozkładu jazdy 22
3.2. Uwarunkowania dotyczące polskiej sieci kolejowej 23
3.3. Rozkład z perspektywy pasażera, przewoźnika i zarządcy 25
3.4. Skomunikowania, czyli wyzwania 27

4. PKP Intercity – duży potencjał, jeszcze większe wyzwania 30

4.1. Siatka połączeń 30
4.2. Sytuacja taborowa 32
4.3. Oferta taryfowa 33
4.4. Podsumowanie 34

5. Dokąd zmierzają Przewozy Regionalne? 36

5.1. Obecna sytuacja Przewozów Regionalnych 36
5.2. Zmniejszenie liczby pracowników 37
5.3. Nowy tabor najpilniejszą potrzebą 37
5.4. Sytuacja finansowa 39
5.5. Dialog z Komisją Europejską 40
5.6. Zmiany wizerunku przewoźnika 41

6. Mnogość operatorów regionalnych – atut czy wada 42

6.1. Samorząd województwa – wprowadzenie 42
6.2. Ewolucja roli samorządu województwa na rynku kolejowych przewozów regionalnych 43
6.3. Relacje: właściciel – spółka samorządowa 46
6.4. Podsumowanie 46

7. Tabor – nie zawsze dostosowany do potrzeb 48

7.1. Ogólny opis sytuacji taborowej w Polsce 48
7.2. Specyfika zakupów taborowych w Polsce 50
7.3. Co w przyszłości? 52
7.4. Podsumowanie 52

8. Integracja taryfowo-biletowa: prawo stoi na przeszkodzie? 54

8.1. Wprowadzenie 54
8.2. Prawo „nie po drodze" integracji taryfowo-biletowej 55
8.3. Sukces czy porażka łódzkiego Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego? 56
8.4. Gnieźnieński bilet kolejowo-autobusowy 58
8.5. Podsumowanie i wnioski 58

9. Optymalizacja kolei w aglomeracjach (przykład Pomorza) 60

9.1. Istotne cechy kolei w aglomeracjach 60
9.2. Trudności w projektowaniu, budowie i eksploatacji kolei 61
9.3. Dobre i złe praktyki 63
9.4. Podsumowanie 65

10. Informacja pasażerska: postęp z mankamentami 66

10.1. Wstęp 66
10.2. Rozmyta odpowiedzialność 67
10.3. Rozkłady jazdy – wygodne czy doktrynalne? 69
10.4. Dynamiczna informacja pasażerska – nowoczesność czy pozór? 71
10.5. Jak się nie zgubić na stacji? 72
10.6. Podsumowanie 73

11. Sprzedaż biletów – kolej w pogoni za nowoczesnością 74

11.1. Wprowadzenie 74
11.2. Przegląd kanałów sprzedaży przewoźników kolejowych 75
11.3. Wzrost sprzedaży biletów za pośrednictwem nowych kanałów dystrybucji 77
11.4. PKP Intercity - sprzedaż biletów przez Internet 78
11.5. Podsumowanie 79

12. „Dworce" czy „galerie handlowe z funkcją dworcową"? 82

12.1. Wprowadzenie 82
12.2. Zmiana jakościowa na plus 82
12.3. Dworce w rękach samorządów - przykład Namysłowa 84
12.4. Pozytywny pilotaż IDS 84
12.5. Kosztowny remont – przykład dworca w Tarnowie 85
12.6. Jaki dworzec dla największych miast? 85
12.7. Poznań – dworzec zaprzeczeniem mobilności 86
12.8. Katowice – dobry przykład dworcowego PPP 86
12.9. Rekomendowane rozwiązania 87

13. Przystanki, dworce: jak projektować, by nie zniechęcić? 88

13.1. Podstawy prawne lokalizowania nowych linii kolejowych 88
13.2. Tendencje lokalizowania linii dużych prędkości 89
13.3. Tendencje lokalizowania nowych, aglomeracyjnych linii kolejowych 90
13.4. Tendencje budowania połączeń kolejowych z lotniskami 91
13.5. Bilansowanie popytu na nowe linie kolejowe 92
13.6. Propozycja nowelizacji przepisów 93
13.7. Jak projektować przystanki, dworce i węzły przesiadkowe 93
13.8. Podstawowe zasady realizacji węzłów przesiadkowych 94
13.9. Ograniczenia prawne 96

14. Projektowanie linii kolejowych pod przewozy pasażerskie 98

14.1. Kształtowanie układu peronów na przystankach osobowych 98
14.2. Geneza powstawania peronów na przystankach w układzie naprzemianległym 98
14.3. Kształtowanie układów torowych stacji pasażerskich 101
14.4. Usytuowanie peronów na stacjach i dojść do nich 103
14.5. Analiza trakcyjna jako narzędzie kształtowania układów torowych na stacjach pasażerskich 104
14.6. Podsumowanie 106

15. Prawo a pasażerskie przewozy kolejowe – trudności i wątpliwości 108

15.1. Zmiany w organizacji publicznego transportu zbiorowego – plany transportowe 108
15.2. Plany transportowe – zróżnicowane podejście do zakresu i sposobu przygotowania 109
15.3. Znaczenie planów transportowych 112
15.4. Kolejne zmiany – IV pakiet kolejowy 112
15.5. Podsumowanie i wnioski 113

16. „Klient", nie „pasażer". Jakość kontaktu z podróżnym 114

16.1. Wprowadzenie 114
16.2. Kontakt z klientem przed transakcją 114
16.3. Kontakt z klientem w trakcie podróży 117
16.4. Pomoc niepełnosprawnym 119
16.5. Zmiana umowy przewozu 119
16.6. Opóźnienia 120
16.7. Kontakt z klientem po zrealizowaniu podróży 120
16.8. Reklamacje i odszkodowania 120
16.9. Podsumowanie 121

17. Turystyka kolejowa i dziedzictwo kultury technicznej 122

17.1. Zasoby dziedzictwa techniki transportu kolejowego oraz potencjał jego zagospodarowania 122
17.2. Modele funkcjonowania turystyki kolejowej i placówek muzealnych 123
17.3. Perspektywa rozwoju turystyki kolejowej 130

18. Wnioski i rekomendacje 132

18.1. W zakresie infrastruktury kolejowej i organizacji ruchu (rozkładów jazdy): 132
18.2. W zakresie powiązań ruchowych i integracji systemów: 133
18.3. W zakresie systemów taryfowo – biletowych: 134
18.4. W zakresie działalności operatorów przewozów: 134

19. Bibliografie 136

19.1. Bibliografia do rozdziału nr 2 136
19.2. Bibliografia do rozdziału nr 7 137
19.3. Bibliografia do rozdziału nr 12 138
19.4. Bibliografia do rozdziału nr 14 139
19.5. Bibliografia do rozdziału nr 15 139

Wykaz skrótów

ARP - Agencja Rozwoju Przemysłu
B&R - Bike & Ride
BLS - Bern-Lötschberg-Simplon Bahn
BZ WBK - Bank Zachodni Wielkopolski Bank Kredytowy
CASDIP - Centralna aplikacja sterująca dynamicznej informacji pasażerskiej
CH - Centrum Handlowe
CIT - Corporate Income Tax (Podatek dochodowy od osób prawnych)
CMK - Centralna Magistrala Kolejowa
COK - Centrum Obsługi Klienta
CPN - Centrala Produktów Naftowych
CZRK - Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
DIN - Deutsches Institut für Normung (Niemiecki Instytut Normalizacyjny)
DK - Droga krajowa
DSS - Dynamiczny system sprzedaży
ECTS - European Credit Transfer System (Europejski System Transferu Punktów)
EIC - Express InterCity
EIP - Express InterCity Premium
EZT - Elektryczny zespół trakcyjny
GPS - Global Positioning System (Globalny System Pozycjonowania)
GUS - Główny Urząd Statystyczny
IC - InterCity
ICE - Intercity-Express
IDS - Innowacyjne Dworce Systemowe
INSPIRE - Infrastructure for Spatial Information in the European Community (Infrastruktura Informacji Przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej)
ISO - International Organization for Standardization (Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna)
JST - Jednostka samorządu terytorialnego
KD - Koleje Dolnośląskie
KDP - Koleje Dużych Prędkości
KE - Komisja Europejska
KM - Koleje Mazowieckie
KŚ - Koleje Śląskie
KZŁ - Kolejowe Zakłady Łączności
ŁKA - Łódzka Kolej Aglomeracyjna
MIB - Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
MPK - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
NIK - Najwyższa Izba Kontroli
ÖEBB - Österreichische Bundesbahnen (Austriackie Koleje Federalne)
P&R - Park & Ride
PDO - Program Dobrowolnych Odejść
PE - Parlament Europejski
PIT - Personal Income Tax (Podatek od dochodów osobistych)
PKM - Pomorska Kolej Metropolitalna
PKO BP - Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski
PKP - Polskie Koleje Państwowe
PKS - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
PLK - Polskie Linie Kolejowe
PMT - Pol-Miedź-Trans
PPP - Partnerstwo publiczno-prywatne
PR - Przewozy Regionalne
PRL - Polska Rzeczpospolita Ludowa
PRM - Passengers with reduced mobility (pasażerowie z ograniczoną możliwością poruszania się)
PSC - Public Service Contract
PTZ - Publiczny transport zbiorowy
RBF - Railway Business Forum
SKM - Szybka Kolej Miejska
SKPL - Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych
SPOT - Sektorowy Program Operacyjny Transport
SPV - Special Purpose Vehicle (specjalna spółka celowa)
TEN-T - Trans-European Transport Networks (Transeuropejska sieć transportowa)
TGV - Train à Grande Vitesse (Pociąg Wielkiej Prędkości)
TLK - Twoje Linie Kolejowe
TSI - Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
UBB - Usedomer Bäderbahn
UE - Unia Europejska
UIC - Union Internationale des Chemins (Międzynarodowy Związek Kolei)
UOKiK - Urząd Kontroli Konkurencji i Konsumentów
UoPTZ - Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym
UTK - Urząd Transportu Kolejowego
VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia)
WBA - Wspólny Bilet Aglomeracyjny
WE - Wspólnoty Europejskie
WKD - Warszawska Kolej Dojazdowa
ZKM - Zarząd Komunikacji Miejskiej
ZNTK - Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego
ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego

1. Wstęp

Unia Europejska, jako zintegrowany organizm gospodarczy posiadający swoje instytucje, stara się kształtować i wpływać na rozwój poszczególnych sektorów gospodarczych, w tym transportu, publikując stosowne dokumenty strategiczne, tzw. białe księgi i akty prawne w formie dyrektyw i rozporządzeń. Jedną z pierwszych białych ksiąg w zakresie transportu[1], w szczególności w odniesieniu do transportu lądowego, Komisja Wspólnot Europejskich opublikowała we wrześniu 2001 r. pod nazwą „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów" (European Transport Policy for 2010: Time to Decide).[2] Zawarto w niej propozycje kilkudziesięciu działań restrukturyzujących politykę transportową Unii w celu stworzenia systemu transportu zrównoważonego, przyjaznego dla środowiska naturalnego i niwelującego kongestię. Ważnym wnioskiem księgi była propozycja przestawienia się z transportu drogowego na zrewitalizowany transport kolejowy. Konsekwencją tych projektów było na przykład opracowanie programu „Marco Polo", zmierzającego do przeniesienia transportu towarów z zatłoczonych dróg europejskich na tory kolejowe i drogi wodne, oraz poprawa sieci TEN-T w ramach integracji nowych państw członkowskich, a także promocja liberalizacji i harmonizacji europejskich systemów kolejowych.

Najważniejsze idee białej księgi z punktu widzenia przewozów pasażerskich koleją to:

Główne kierunki polityki transportowej UE

- optymalizacja wykorzystania infrastruktury, usunięcie „ wąskich gardeł";
- mobilizacja usług przewozowych i poprawa bezpieczeństwa;
- ożywienie kolejowych przewozów pasażerskich i otwarcie rynku;
- uznanie praw pasażerów;
- wspólne podejście do spraw interoperacyjności;
- rozbudowa kolei dużych prędkości.

Biała księga doczekała się nowelizacji pod nazwą „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu" – przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., opublikowany przez Komisję Europejską dla Rady i Parlamentu Europejskiego w czerwcu 2006 r. Nowelizacja była konieczna w związku z akcesją UE-10 w 2004 r., zmianą tempa światowej gospodarki i konkurencji, przyjęciem protokołu z Kyoto i wzrostem terroryzmu na świecie. Wśród głównych postulatów tego dokumentu trzeba wymienić nacisk na sprawność energetyczną środków transportu, ochronę środowiska, wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych i innych innowacji.

Owocami wielu działań w ramach wspólnoty europejskiej w zakresie kolejnictwa stały się tzw. „pakiety kolejowe" (pierwszy, drugi, trzeci i czwarty – w tym przypadku w trakcie realizacji), wprowadzone w życie w drodze wspólnotowych aktów prawnych – kilkunastu dyrektyw i rozporządzeń.

W marcu 2011 r. opublikowana została nowa biała księga UE w dziedzinie transportu pod nazwą: „Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu".

Dokument zawiera prognozy i strategie rozwoju transportu we wspólnocie do 2050 r. Generalnym jej założeniem jest przeniesienie przewozów z transportu samochodowego do przyjaznych środowisku gałęzi transportu, w tym transportu kolejowego, a co za tym idzie, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska.

W białej księdze z 2011 r. autorzy wskazują, że m.in.: transeuropejskie sieci transportowe (finansowane poprzez TEN-T, fundusze strukturalne i Fundusz Spójności) przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej i budowy szybkich linii kolejowych. (…) Jednak rozwój systemu transportowego nie następuje z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju."

1. Biała księga (ang. white paper) to raport wykonany przez rząd, instytucję lub firmę, zawierający analizę danego zjawiska, stanu, produktu lub programu. Pomaga podejmować decyzje dotyczące dalszego rozwoju. Ma formę politycznej deklaracji – jej nieformalna waga skłania wszystkie strony do uważnej lektury poszczególnych zapisów.
2. Zob. Biała Księga, Europejska Polityka transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji.

Wiele z instrumentów dla osiągnięcia celów postawionych w białej księdze z 2011 r. dotyczy przewozów pasażerskich koleją :

- integracja transportu poprzez tworzenie i rozwój sieci transportowych, stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej sieci bazowej TEN-T a do 2050 roku osiągniecie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci jak tez stworzenie odpowiednich usług informacyjnych;
- nacisk na budowę i modernizację szybkich kolei przy zachowaniu gęstości sieci kolejowej;
- dalsze wzmacnianie bezpieczeństwa kolejowego;
- zwiększenie aktywizacji najbardziej ekologicznych i wydajnych energetycznie środków transportu w tym przede wszystkim kolei.

Niestety, założenia wymienionych dokumentów Unii Europejskiej nie w pełni ziściły się w praktyce i słabo przełożyły na urzeczywistnienie zakładanych celów. Dane wynikające ze statystyk europejskich wyraźnie wskazują na brak sprzężenia zwrotnego pomiędzy planami i ich realizacją, bowiem udział kolei w przewozach nie rośnie.

1.1. Cele opracowania

„Biała księga – Kolejowe przewozy pasażerskie" za jeden z głównych celów stawia sobie poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, jak zwiększyć udział kolei w modal split i dlaczego, pomimo wyraźnych kierunków planistycznych i działań przyjętych przez UE, udział ten nie rośnie lub tez rośnie zbyt wolno. Księga ma formę zbioru tekstów poświęconych wybranym zagadnieniom zgodnie ze spisem treści.

Forum Kolejowe – Railway Business Forum (RBF) było inicjatorem opracowania białych ksiąg związanych z zagadnieniami transportu kolejowego w Polsce.

Kolejna Biała Księga przygotowana przez RBF

Pierwsza publikacja ukazała się w roku 2010 i nosiła nazwę „Biała Księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa". Ten pionierski dokument zawierał ogólny opis stanu kolejnictwa i ze względu na objętość niektóre aspekty branży pomijał lub opisywał w bardzo skrótowy sposób.

Stąd w kolejnych latach pojawiały się w formie uzupełniającej dodatkowe raporty, m.in. „Problemy polskiego kolejnictwa w obszarze informatyki", „Raport o elektroenergetyce kolejowej", „Problemy oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji systemu kolei w Polsce",„ Biała księga - Niepełnosprawni a transport kolejowy – aktualny stan dostępności kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się „ Biała Księga – kolejowe przewozy towarowe", Biała Księga – bezpieczeństwo kolejowe - podejście systemowe".

Wszystkie wymienione pozycje są dostępne na stronach internetowych , w szczególności na witrynie Forum Kolejowego Railway Business Forum (RBF).[3]

W roku 2013, ze względu na wiele zmian w systemie kolei i jej otoczeniu oraz konieczność poprawek w stosunku do białej księgi z roku 2010, RBF opublikował nową wersję – „Biała Księga 2013. Kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa".

W wyżej wspomnianej Białej Księdze 2013 temat związany z kolejowymi przewozami pasażerskimi odnosił się do syntetycznej oceny rynku usług pasażerskiego transportu kolejowego, lecz środowisko RBF wskazywało wielokrotnie na konieczność rozszerzenia tego tematu w formie monograficznej.

3. http://www.rbf.net.pl/podstrona,Raporty,819 (3.11.2016).

Najistotniejsze cele „Białej księgi – Kolejowe przewozy pasażerskie" to:

- opis rynku przewozów pasażerskich, aktywnych podmiotów-przewoźników oraz interfejsów przewozów z infrastrukturą;
- wskazanie obszarów newralgicznych dla stanu kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce;
- identyfikacja głównych problemów rozwoju;
- opis stanu wykorzystywanych pasażerskich pojazdów kolejowych;
- identyfikacja głównych problemów infrastruktury służącej przewozom;
- wskazanie potrzeb w zakresie usług związanych z przewozem jak np. informacja, zintegrowane systemy biletowe;
- przygotowanie materiału źródłowego dla decydentów na różnych szczeblach;
- wskazanie ogólnych rekomendacji dla działań naprawczych i rozwojowych.

Zagadnienia kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce dotyczą wielu podmiotów gospodarczych, osób i instytucji środowiska transportu szynowego. Obejmują one przede wszystkim pasażerów - klientów usług przewozu, ale także w wielu aspektach działalność urzędów centralnych, samorządów lokalnych, organizacji społecznych, zawodowych czy instytutów naukowych.

Szeroko rozumiany obszar podmiotów kolejowych przewozów pasażerskich to przedsiębiorstwa zajmujące się zarządzaniem infrastrukturą kolejową (w tym operatorów obiektów takich jak stacje kolejowe, przystanki, perony), operatorzy przewozów pasażerskich, firmy usług towarzyszących operacji przewozu koleją, a także tzw. przemysł okołokolejowy, który w rozumieniu ogólnie przyjętym oznacza wszelkie podmioty gospodarcze działające na rzecz kolei, lecz niebędące bezpośrednio zaangażowane w procesy związane z ruchem kolejowym (producenci taboru wraz z poddostawcami wielu systemów i podzespołów, jednostki odpowiedzialne za utrzymanie taboru, producenci urządzeń, wyrobów i systemów służących gromadzeniu i przetwarzaniu informacji, dostawcy różnorodnych usług – od informatycznych do konsultingowych itp.).

Tematyka przewozów pasażerskich opisana wyczerpująco musiałaby dotykać niemal wszelkich obszarów transportu szynowego, a ze względu na interdyscyplinarność transportu powinna dotyczyć także innych sektorów gospodarki. Zakres tematyczny jest bowiem niezwykle szeroki i obejmuje odniesienia nie tylko do rynku, ale także do infrastruktury sieciowej i punktowej, elementów technicznych związanych z taborem czy zagadnień eksploatacyjnych i organizacyjnych. Byłoby to zadanie zbyt rozległe i w formie zwięzłego opracowania niemożliwe.

Stad główna uwaga niniejszej białej księgi jest skupiona na kilku kluczowych zagadnieniach:

Kluczowe zagadnienia Białej Księgi

- identyfikacji potrzeb pasażerów przewozów kolejowych;
- optymalizacji informacji pasażerskiej;
- integracji taryfowo-biletowej;
- działalności kolejowych przewoźników pasażerskich;
- obsługi pasażerów w oczekiwaniu na pociąg i odprawie;
- organizacji pasażerskich przewozów w układzie przewozów dalekobieżnych, międzywojewódzkich, regionalnych i lokalnych (aglomeracyjnych).

„Biała księga – Kolejowe przewozy pasażerskie" nie zawiera zatem całościowego i wyczerpującego opracowania analitycznego. Autorzy – patrząc na problemy rynku kolejowych przewozów pasażerskich okiem eksperta, ale przez pryzmat pasażera – starali się zawrzeć w opracowaniu opis aktualnego stanu oraz wskazania problemów wymagających szczególnej troski, mając na względzie wagę i właściwy udział kolejowych przewozów pasażerskich w ramach zrównoważonego rozwoju transportowego kraju.

1.2. Kolejowe przewozy pasażerskie – ogólna charakterystyka

Jeszcze kilkanaście lat temu, tak jak każda stacja benzynowa w Polsce była dla Polaków „CPN-em" a autobus pozamiejski – „PKS-em", tak samo „kolej" i „PKP" były traktowane jak synonimy. Minęły lata – i tak jak kierowcy samochodów bez problemu potrafią wymienić nazwy przedsiębiorstw konkurujących ze sobą na rynku paliwowym, a pasażerowie autobusów bez trudu odróżniają od siebie poszczególnych przewoźników drogowych (choć jest ich przecież wielokrotnie więcej niż przewoźników kolejowych), to transport szynowy w świadomości wielu Polaków to nadal wyłącznie „PKP".

Oczywiście nie jest to dalekie od prawdy, skoro przewoźnicy wywodzący się z dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP (tj. spółki Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, PKP SKM w Trójmieście, PKP Intercity i Warszawska Kolej Dojazdowa) obsługują obecnie prawie 78% pasażerów polskiej kolei, większość dworców kolejowych wciąż jest zarządzana przez PKP SA[4], a zdecydowana większość infrastruktury torowo-peronowej należy do PKP Polskich Linii Kolejowych[5]. Z drugiej jednak strony – przewoźnicy niewywodzący się z dawnego PKP odgrywają, od kilku lat, niemałą rolę w poprawie wizerunku transportu kolejowego jako całości. Co więcej, organizacja transportu kolejowego przez samorządy wojewódzkie, zwłaszcza te posiadające własne spółki przewozowe[6], stanowi dla wielu mieszkańców najbardziej „rozpoznawalny" dowód aktywności poszczególnych marszałków.

12 wiodących przewoźników pasażerskich

W „Białej Księdze" wskazano, iż w Polsce funkcjonuje 12 „wiodących" kolejowych przewoźników pasażerskich (ich szczegółowa charakterystyka została dokonana w następnym rozdziale). Urząd Transportu Kolejowego podając statystyki dotyczące liczby pasażerów oraz pracy przewozowej, podaje 13 przewoźników. Tym trzynastym jest Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB), spółka zależna koncernu Deutsche Bahn (DB), będąca przewoźnikiem na niektórych liniach w Meklemburgii – Pomorzu Przednim oraz zarządcą infrastruktury kolejowej na wyspie Uznam. W 2008 r. linia kolejowa zarządzana przez UBB została przedłużona od granicy polsko-niemieckiej do Świnoujścia. Nie ma ona jednak styczności z infrastrukturą PKP Polskich Linii Kolejowych, która w przypadku Świnoujścia znajduje się na wyspie Wolin.

PKP PLK jest największym i najważniejszym zarządcą linii kolejowych w Polsce, z których korzystają przewoźnicy pasażerscy. Inni zarządcy infrastruktury kolejowej, z której korzystają przewoźnicy pasażerscy normalnotorowi w Polsce w ruchu regularnym (nieturystycznym) to:

- PKP SKM w Trójmieście (zarządca linii kolejowej nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia);
- Pomorska Kolej Metropolitalna (zarządca linii kolejowej nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa oraz linii kolejowej nr 253 Gdańsk Rębiechowo – Gdańsk Osowa);
- Warszawska Kolej Dojazdowa (zarządca linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska, linii kolejowej nr 48 Podkowa Leśna – Milanówek Grudów oraz linii kolejowej nr 512 Pruszków – Komorów);
- PMT Linie Kolejowe[7] (zarządca linii kolejowej nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie);
- Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu[8] (zarządca linii kolejowej nr 311 na odcinku Szklarska Poręba – granica państwa oraz linii kolejowej nr 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica);
- UBB[9].

Oprócz linii UBB, również linie zarządzane przez WKD de facto nie mają styczności z siecią PKP PLK[10]. Linie pozostałych zarządców są natomiast ściśle powiązane z siecią PKP PLK – nie tylko w zakresie ich lokalizacji, ale również z tego względu, że zamawianie tras pociągów przez przewoźników na tych liniach odbywa się za pośrednictwem Systemu Konstrukcji Rozkładów Jazdy PLK. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego z 2015 r., ok. 98,3% pracy eksploatacyjnej[11] odbywało się – biorąc pod uwagę łącznie przewozy pasażerskie i towarowe – na sieci PKP PLK. Przewozy pasażerskie stanowią natomiast 63% pracy eksploatacyjnej na polskiej kolei[12].

Według danych za okres od stycznia do sierpnia 2016 r. – liczba pasażerów pociągów w Polsce (195,5 mln) była większa od analogicznego okresu w 2015 r. o 5,2%, natomiast w zakresie pracy przewozowej nastąpił przyrost o 10,2%.

4. „Spółka-matka" Grupy PKP – holdingu powstałego w wyniku restrukturyzacji w 2000 r. dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP.
5. Jedna ze spółek-córek Grupy PKP (PKP SA posiada 36,56% akcji PKP PLK – pozostałe należą do Skarbu Państwa).
6. Również te wywodzące się z dawnego PKP – przykład Kolei Mazowieckich.
7. Spółka-córka Pol-Miedź-Trans, wchodząca w skład holdingu KGHM.
8. Jednostka budżetowa Województwa Dolnośląskiego.
9. Poprzez swoją spółkę-córkę, UBB Polska.
10. Linia nr 512, łącząca linię nr 47 z siecią WKD, pełni rolę łącznicy technologicznej – nie jest wykorzystywana w przewozach pasażerskich.
11. Czyli liczby przejechanych kilometrów przez pociągi.
12. Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2015 roku; Urząd Transportu Kolejowego, wrzesień 2016.

Tabela 1. Liczba pasażerów pociągów w Polsce – 2016 r.

Operator	Przewozy w okresie I-VIII 2016				I-VIII 2016/2015	
	tys. pas.	mln paskm	Udział w rynku tys. pas.	Udział w rynku mln paskm	tys. pas.	mln paskm
Przewozy Regionalne	53 101,7	2 890,2	27,16%	22,30%	103,9%	95,8%
PKP Intercity	25 614,6	6 437,6	13,10%	49,68%	125,6%	123,3%
PKP SKM	28 068,7	728,6	14,36%	5,62%	108,5%	113,3%
WKD	4 509,0	70,4	2,31%	0,54%	88,5%	82,3%
Koleje Mazowieckie	39 839,4	1 436,9	20,38%	11,09%	96,0%	97,0%
SKM Warszawa	17 135,3	257,0	8,77%	1,98%	96,4%	96,4%
Arriva RP	1 578,8	65,7	0,81%	0,51%	54,3%	55,5%
Koleje Dolnośląskie	4 725,6	276,4	2,42%	2,13%	141,1%	133,3%
Koleje Wielkopolskie	5 430,8	260,3	2,78%	2,01%	113,5%	114,1%
Koleje Śląskie	10 351,6	400,0	5,30%	3,09%	96,9%	93,6%
Koleje Małopolskie	3 123,5	59,8	1,60%	0,46%	334,2%	405,1%
ŁKA	1 592,4	74,6	0,81%	0,58%	150,1%	153,9%
UBB	366,0	0,5	0,19%	0,004%	102,0%	102,0%
Pozostali	50,5	0,9	0,03%	0,01%	237,7%	155,9%
Ogółem	195 487,9	12 958,9	100,00%	100,00%	105,2%	110,2%

Źródło: „Rynek Kolejowy" na podstawie danych UTK (http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/arriva-podsumowuje-swoje--letnie-polaczenia-nad-baltyk-78577.html (15.10.2016).

Tabela 2. Liczba pasażerów pociągów w Polsce od 2001 r.

Rok	Liczba pasażerów (w mln)
2001	332,2
2002	304,1
2003	282,5
2004	271,2
2005	257,6
2006	262,6
2007	278,8
2008	292,7
2009	284,0
2010	262,3
2011	264,5
2012	273,2
2013	269,9
2014	268,4
2015	280,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Gdyby podobna tendencja wzrostowa w porównaniu z 2015 r. utrzymała się do końca 2016 r. – liczba pasażerów pociągów na koniec 2016 r. wyniosłaby ok. 294,9 mln. Byłby to najlepszy wynik od 2008 r. i czwarty najlepszy rezultat w XXI w.

Wzrastająca liczba pasażerów jest spowodowana szeregiem czynników, opisanych szczegółowo w kolejnych rozdziałach Białej Księgi. Wynika ona z radykalnej poprawy – głównie na przestrzeni ostatnich 2 lat – oferty PKP Intercity, jak i z sukcesywnych przeobrażeń w segmencie przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, ale także jest spowodowane licznymi inwestycjami w infrastrukturę torową (skracanie czasu przejazdu) czy stacyjno-peronowo-dworcową (poprawa komfortu oczekiwania na pociąg), w tym z budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Do pewnego stopnia wpływ na ten stan rzeczy ma również integracja biletowo-taryfowa kolei z komunikacją miejską, choć jak wskazano w podejmującym ten temat rozdziale Białej Księgi – tutaj niemało pozostało jeszcze do zrobienia.

Należy również zauważyć, że wzrasta w ostatnim czasie nie tylko liczba pasażerów, ale również praca eksploatacyjna. Łączny wynik pracy eksploatacyjnej w przewozach pasażerskich w 2015 r. (143,4 tys. pockm) zatrzymał trwający od 2010 r. jej spadek. Jeśli utrzyma się tendencja wzrostowa odnotowywana

w kolejnych miesiącach od początku 2016 r., to osiągnięty na koniec roku wskaźnik pracy eksploatacyjnej (ok. 160 tys. pockm) będzie najlepszym wynikiem w tym zakresie od 2003 r. Jak widać zatem, podaż idzie w parze z popytem – a nawet trochę szybciej.

Nie zmienia to jednak faktu, że w statystykach widać również wyraźnie, że kolej coraz bardziej przegrywa rywalizację z motoryzacją indywidualną. W perspektywie lat 2000-13, według danych Eurostatu, udział kolei w Polsce w pracy przewozowej[13] (biorąc pod uwagę wyłącznie podróże transportem zmechanizowanym) zmalał z 11,0% do 6,1%. Jednocześnie, spadło w tym czasie również znaczenie transportu autobusowego (z 27,1% do 13,9%), natomiast zwiększyła się znacząco rola transportu samochodowego (59,7% na 78,4%). Łączna wielkość pracy przewozowej w Polsce w latach 2000-13 wzrosła z 218,1 do 271,7 mld paskm, czyli o prawie 25%. Oznacza to, że znacząco rośnie mobilność Polaków, ale głównym beneficjentem tego zjawiska są jednak koncerny samochodowe i paliwowe.

Wzrost mobilności a oferta transportu kolejowego

Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, w perspektywie lat 2000-30, na obszarze „nowych" państw Unii Europejskiej, wzrost pracy przewozowej może wynieść aż 170%[14]. Naturalnie, utopią jest zakładać, że poprawa atrakcyjności transportu publicznego zachęci do zmiany preferencji komunikacyjnych lub przynajmniej skłoni do refleksji wszystkich użytkowników prywatnych samochodów. Nawet przy bardzo dobrze rozwiniętej komunikacji zbiorowej – zawsze niemała grupa pasażerów będzie jednak wolała skorzystać z prywatnego samochodu. Tego ostatniego dowodzą choćby wskaźniki Eurobarometru z 2013 r.

Wynika z nich np., że aż 53% mieszkańców Unii Europejskiej nigdy nie korzysta z aglomeracyjnych/podmiejskich przewozów kolejowych (kolejne 17% czyni to raz w roku lub rzadziej), a w przypadku pozostałych segmentów transportu kolejowego – nie korzysta z niego w ogóle 32% mieszkańców UE, a następne 31% robi to raz w roku lub rzadziej. Z przewozów aglomeracyjnych – powszechnie uważanych za najbardziej perspektywiczny (obok kolei dużych prędkości) segment rynku kolejowych przewozów pasażerskich – statystycznie najczęściej korzystają Austriacy i Niemcy. Ale nawet w tak „prokolejowych" państwach jedynie 14-15% pasażerów wybiera pociągi aglomeracyjne co najmniej raz w tygodniu (w Polsce – 3%). Państwem, którego mieszkańcy najrzadziej twierdzą, że w ogóle nie korzystają z kolei aglomeracyjnej, jest Holandia. Jednak i tak aż co trzeci Holender nigdy nie decyduje się na podróże pociągami w dużych miastach[15].

W obliczu spodziewanego dalszego wzrostu liczby prywatnych samochodów w Polsce – było ich 20,7 mln na koniec 2015 r.[16] – kolej stoi zatem przed trudną walką o klienta. Tym nie mniej, autorzy Białej Księgi stoją na stanowisku, że wskazane w poszczególnych rozdziałach postulaty – o ile zostaną zrealizowane w możliwie jak najszerszej skali i, co bardzo ważne, komplementarnie wobec siebie – doprowadzą do sytuacji, w której zwiększy się odsetek osób wybierających w pierwszej kolejności transport zbiorowy, natomiast prywatne samochody użytkujących tylko w sytuacjach:

Wyższej konieczności (np. w momencie, gdy korzystanie z transportu zbiorowego staje się niemożliwe z powodu dłuższego czasu przejazdu – a nie jest efektem subiektywnie ocenionej wygody pasażera);

Gdy podróżowanie transportem zbiorowym jest niemożliwe (m.in. na odcinkach, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, np. pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem/stacją – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go pieszo).

13. Iloczyn liczby kilometrów i liczby przewiezionych osób.
14. Tendencje w sektorach Energii i Transportu w Europie do roku 2030 (styczeń 2006).
15. Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2014 roku; Urząd Transportu Kolejowego, wrzesień 2015.
16. http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-,9,15.html (18.10.2016).

2. Brak wspólnej taryfy głównym mankamentem polskiej kolei?

2.1. Obszary styczne pomiędzy przewoźnikami kolejowymi

Funkcjonowanie niejednolitego rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, na którym działa kilkunastu już w tej chwili przewoźników, jest – wbrew obiegowym opiniom – w większości wypadków korzystne dla pasażera. Równolegle jednak jednym ze skutków tej sytuacji jest brak wspólnego rozwiązania taryfowego, integrującego wszystkich przewoźników pasażerskich.

Trwająca od półtorej dekady ewolucja rynku kolejowych przewozów pasażerskich, zapoczątkowana podziałem w 2000 r. przedsiębiorstwa państwowego PKP na mniejsze spółki[17] sprawiła, że obecnie w Polsce funkcjonuje 12 wiodących[18] kolejowych przewoźników pasażerskich zajmujących się obsługą codziennych podróży. Dokonując ich charakterystyki[19] należy dokonać następującej segmentacji rynku:

- Spółka PKP Intercity jako podmiot realizujący w pierwszej kolejności przewozy dalekobieżne. Jest obecna na liniach kolejowych we wszystkich 16 województwach. 100-procentowym udziałowcem spółki jest PKP SA;
- Spółka Przewozy Regionalne jako wciąż główny przewoźnik zajmujący się obsługą połączeń lokalnych. Również jest obecny we wszystkich 16 województwach, przy czym w dwóch z nich (śląskim i mazowieckim) obsługuje wyłącznie niektóre połączenia z sąsiednimi województwami. Historycznie, spółka PKP Przewozy Regionalne, podobnie jak PKP Intercity, powstała w wyniku restrukturyzacji dawnego przedsiębiorstwa PKP. W 2008 r. nastąpiło jej „usamorządowienie": całość udziałów została przekazana samorządom wojewódzkim (proporcjonalnie do liczby mieszkańców danego województwa); w 2009 r. z nazwy spółki wykreślono człon „PKP". Od 2015 r. większościowym udziałowcem (50%+1) Przewozów Regionalnych jest strona rządowa, czyli Agencja Rozwoju Przemysłu, pozostałe udziały stanowią własność 16 samorządów wojewódzkich – proporcjonalnie do liczby ich mieszkańców;
- Spółka Koleje Śląskie, której 100-procentowym udziałowcem jest Województwo Śląskie, obsługująca wszystkie połączenia regionalne i aglomeracyjne wewnątrz województwa, a także jedno połączenie „stykowe" z sąsiednim woj. małopolskim (Katowice – Oświęcim). Została zbudowana od podstaw (bez wykorzystania zasobów Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, który został zlikwidowany);
- Spółka Koleje Mazowieckie, której 100-procentowym udziałowcem jest Województwo Mazowieckie, obsługująca wszystkie połączenia regionalne i część połączeń aglomeracyjnych wewnątrz województwa, a także większość połączeń „stykowych" do stacji węzłowych w sąsiednich województwach. Została zbudowana na bazie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, który został (najpierw częściowo, a następnie całkowicie) wykupiony przez Województwo Mazowieckie z PKP Przewozów Regionalnych;
- Spółka Warszawska Kolej Dojazdowa, będąca jednocześnie zarządcą infrastruktury (linie kolejowe 47 i 48 łączące Warszawę m.in. z Grodziskiem Mazowieckim, Milanówkiem, Podkową Leśną i Komorowem). Jej większościowym udziałowcem jest Województwo Mazowieckie (95,24%), pozostałe udziały są rozdzielone pomiędzy gminy (wszystkie z wyjątkiem M. St. Warszawy), przez teren których przebiegają linie WKD. Spółka WKD powstała w wyniku restrukturyzacji PKP; w początkowych latach była (podobnie

17. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. 2000, nr 84, poz. 948).
18. W tej liczbie nie zawierają się m.in. koleje wąskotorowe oraz przewoźnicy realizujący na normalnych torach przewozy o charakterze turystycznym (im wszystkim poświęcony jest osobny rozdział Białej Księgi), a także przewoźnicy zagraniczni realizujący połączenia transgraniczne na terenie Polski, które to połączenia nie mają jednak (ścisłego lub żadnego) powiązania z przewozami kolejowymi wewnątrz Polski.
19. Zob. rozdziały Białej Księgi nt. PKP Intercity, Przewozów Regionalnych oraz innych spółek regionalnych.

jak PKP Intercity) spółką-córką PKP SA, w 2007 r. została usamorządowiona. Choć WKD kursuje po wydzielonej infrastrukturze, to odcinek Warszawa Śródmieście – Warszawa Zachodnia jest, de facto, obsługiwany wspólnie z Kolejami Mazowieckimi i SKM Warszawa (o której poniżej), z racji faktu, że linia nr 47 WKD przebiega na tym odcinku równolegle do tzw. trasy średnicowej[20] (zarządzanej przez PKP PLK), po której kursują pociągi pozostałych przewoźników;

- Spółka Szybka Kolej Miejska w Warszawie, której 100-procentowym udziałowcem jest Miasto Stołeczne Warszawa. Obsługuje część połączeń aglomeracyjnych w metropolii warszawskiej – wszystkie obsługiwane przez SKM linie są jednocześnie obsługiwane przez Koleje Mazowieckie, stanowiąc ofertę komplementarną. Spółka została zbudowana od podstaw, jest to jedyny stricte miejski przewoźnik kolejowy w Polsce;
- Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, która (tak samo jak IC i WKD) powstała w wyniku restrukturyzacji PKP[21], a w kolejnych latach nastąpiło jej częściowe usamorządowienie. Obecnie większościowym udziałowcem jest wciąż strona rządowa (łączna wielkość akcji PKP SA i Skarbu Państwa to 68,68%). Największymi samorządowymi udziałowcami są Miasto Gdańsk (13,53%) i Województwo Pomorskie (10,95%). Niewielkie udziały w spółce posiadają też Gdynia, Sopot, Rumia i Pruszcz Gdański. Obsługuje część tras zelektryfikowanych na terenie woj. pomorskiego. Trasa Tczew – Gdańsk – Gdynia – Reda (a w sezonie wakacyjnym, również odcinek Reda – Lębork) jest obsługiwana wspólnie z Przewozami Regionalnymi;
- Spółki będące 100% własnością samorządów wojewódzkich, zbudowane – tak jak Koleje Śląskie – od podstaw, ale (w przeciwieństwie do KŚ) nie było to związane z likwidacją poszczególnych zakładów Przewozów Regionalnych. Decyzją władz poszczególnych województw nastąpił podział obsługi przewozów kolejowych pomiędzy spółkę własną i Przewozy Regionalne, przy czym w każdym przypadku, z biegiem lat, następuje zwiększanie roli (przejmowanie do obsługi kolejnych odcinków) spółek własnych kosztem zmniejszenia roli Przewozów Regionalnych. Są to następujące spółki: Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Koleje Małopolskie. We wszystkich przypadkach, część tras jest przez nie obsługiwana samodzielnie, a część – wspólnie z Przewozami Regionalnymi;
- Spółka Arriva RP, której własnością jest koncern Deutsche Bahn. Obsługuje niezelektryfikowane linie kolejowe w woj. kujawsko-pomorskim. Pojedyncze odcinki obsługiwane są wspólnie z Przewozami Regionalnymi.

Nie ma obecnie żadnych przepisów nakazujących współpracę pomiędzy poszczególnymi kolejowymi przewoźnikami, czy organizatorami transportu, w zakresie wspólnych rozwiązań biletowo-taryfowych. Stąd też, oczywistym jest, że zarówno przewoźnicy, jak i organizatorzy transportu kolejowego, koncentrują się w pierwszej kolejności na kształtowaniu własnej polityki taryfowej, a nie na współpracy z innymi podmiotami (chyba, że dany organizator korzysta z usług więcej niż jednego przewoźnika – o czym później). 12 różnych przewoźników oznacza tyleż koncepcji kształtowania polityki taryfowej. A, de facto, jeszcze więcej, bo poszczególne rozwiązania taryfowe nie zawsze są efektem autonomicznych decyzji władz poszczególnych spółek, lecz są pokłosiem decyzji narzuconych przez organizatorów transportu, kreujących politykę transportową w kraju czy regionie i pokrywających z własnych budżetów deficyt generowany przez przewoźników.

Brak jednolitych rozwiązań taryfowych wpisuje się w ogólne, stereotypowe, myślenie wielu Polaków o kolei, zgodnie z którym lepszym rozwiązaniem dla pasażera było funkcjonowanie kolei w obrębie jednego przedsiębiorstwa PKP, a od czasów, kiedy zwiększyła się liczba spółek, ma miejsce pogorszenie oferty dla pasażera, przy jednoczesnym znaczącym wzroście niepotrzebnych kosztów administracyjnych. Jest to wniosek skrajnie tendencyjny, który przesłania wszystkie dobre kwestie, jakie wydarzyły się na polskiej kolei w ciągu 15 lat.

Skala inwestycji w nowy tabor była do tej pory znacznie większa w tych regionach, w których funkcjonują spółki „wojewódzkie", a nie tam, gdzie jedynym przewoźnikiem są Przewozy Regionalne (wyjątek stanowi woj. zachodniopomorskie[22]). W woj. mazowieckim, na terenie którego operują w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym aż 3 spółki (KM, SKM Warszawa i WKD), w ciągu dekady nastąpił prawie dwukrotny wzrost liczby pasażerów kolei: z 52 mln w 2006 r. do 96 mln w 2015 r. (licząc wszystkich ww. 3 przewoźników łącznie[23]). Dolny Śląsk, który przez lata uchodził za symbol kolejowego marazmu (bardzo niskie prędkości handlowe wynikające ze złego stanu infrastruktury, fatalny stan taboru, powszechny proceder ograniczania oferty i całkowitego zawieszania przewozów na poszczególnych liniach kolejowych), dziś uchodzi za wzór jeśli chodzi o jakość rynku kolejowych przewozów

20. Ciąg linii 1 i 2 stanowiącej trasę dalekobieżną na linii średnicowej oraz linii 448, stanowiącej trasę podmiejską.
21. Przy czym już wcześniej, w ramach przedsiębiorstwa państwowego PKP, Zakład Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście był, de facto, wydzieloną strukturą.
22. Zob. rozdziały Białej Księgi dot. taboru oraz dot. Przewozów Regionalnych.
23. Na podstawie danych www.utk.gov.pl oraz raportów rocznych przewoźników i ZTM Warszawa.

regionalnych, co przekłada się na wzrost liczby pasażerów. Np. w latach 2012-14 łączna liczba pasażerów Kolei Dolnośląskich oraz Przewozów Regionalnych na Dolnym Śląsku wzrosła z 12,3 mln do 14,8 mln (Dolny Śląsk to jedyny obok Wielkopolski region, w którym, w perspektywie lat 2012-14 nastąpił wzrost liczby pasażerów w przypadku spółki Przewozy Regionalne). Natomiast w przypadku samej spółki Koleje Dolnośląskie – liczba pasażerów przewieziona w pierwszym półroczu 2016 r. (3,5 mln) jest prawie taka sama jak w całym 2014 r. (3,6 mln) – choć w tym przypadku należy też pamiętać o sukcesywnym przejmowaniu przez spółkę KD kolejnych odcinków do obsługi (wzrost liczby pasażerów jest tożsamy ze wzrostem pracy eksploatacyjnej)[24].

Warto też podkreślić, że są linie kolejowe – obsługiwane przez spółki funkcjonujące na polskim rynku kolejowym od niedawna – gdzie obecna liczba połączeń jest (wbrew powszechnemu odczuciu społecznemu, że „pociągów cały czas ubywa"), największa w historii. Są to np. linie Poznań – Wągrowiec obsługiwana przez Koleje Wielkopolskie czy Bydgoszcz – Tuchola obsługiwana przez Arrivę RP[25].

Sukcesywne zmiany obejmują też zarówno PKP Intercity, jak i – w wolniejszym tempie, ale jednak – Przewozy Regionalne[26]. Zatem naprawdę trudno jest obronić tezę, że pojawienie się dużej liczby spółek na rynku przewozów pasażerskich jest niekorzystne dla pasażera. Jeśli jednak ktoś bardzo pragnie znaleźć mankamenty tej sytuacji, to w kwestiach braku współpracy biletowo-taryfowej w przypadku zmiany przewoźnika znajdzie je chyba najszybciej.

2.2. Mechanizmy współpracy taryfowej

Mechanizmy współpracy taryfowej pomiędzy różnymi przewoźnikami należy ująć w trzy kategorie:

- Współpraca pomiędzy przewoźnikami regionalnymi/aglomeracyjnymi w przypadku wspólnie obsługiwanych odcinków;
- Współpraca pomiędzy przewoźnikami regionalnymi/aglomeracyjnymi w przypadku przejazdu z przesiadką i zmianą przewoźnika;
- Współpraca pomiędzy PKP Intercity i innymi przewoźnikami w przypadku przejazdu z przesiadką i zmianą przewoźnika.

Ad 1. Rozwiązania taryfowe na wspólnie obsługiwanych odcinkach

Przeważnie w tym przypadku ma miejsce całkowite i wzajemne honorowanie pomiędzy przewoźnikami biletów jednorazowych i okresowych (choć zdarzają się odstępstwa: np. Koleje Dolnośląskie nie honorują biletów Przewozów Regionalnych zakupionych przez telefon). W większości wypadków, na wspólnie obsługiwanych odcinkach, honorowane są również, przez jednego przewoźnika, taryfy promocyjne funkcjonujące w pociągach drugiego przewoźnika. Zasadnicze wyjątki od powyższej reguły, dotyczą aglomeracji warszawskiej i trójmiejskiej.

Mazowieccy przewoźnicy, tj. Koleje Mazowieckie, SKM Warszawa i WKD, nie honorują wzajemnie swoich biletów na wspólnie obsługiwanych odcinkach (wyjątek stanowi wzajemne honorowanie biletów, na terenie Warszawy, w pociągach KM i SKM zapewniających dojazd do Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie). Jednak należy podkreślić, że w przypadku aglomeracji warszawskiej kluczowe znaczenie ma funkcjonowanie rozbudowanej oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD": posiadacze biletów czasowych i okresowych (od dobowych wzwyż) emitowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie mogą podróżować również pociągami KM i WKD na obszarze aglomeracji bez żadnych dodatkowych opłat. Honorowane są również ulgi ustawowe, jakie obowiązują w stołecznej komunikacji[27]. Ta sytuacja de facto rekompensuje pasażerom brak wzajemnego honorowania biletów przez poszczególnych przewoźników.

24. Na podstawie Raportu Rocznego Przewozów Regionalnych za 2014 r., danych przekazanych przez Przewozy Regionalne redakcji „Rynku Kolejowego" oraz: http://www.archiwum.kapitaldolnoslaski.pl/aktualnosci/ rekordowa-liczba-pasazerow-kolei-dolnoslaskich/2422.html (12.10.2016).
25. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wspolny-bilet--pilne-wyzwanie-75948.html (12.10.2016).
26. Zob. rozdziały Białej Księgi nt. tych przewoźników.
27. W zależności od konfiguracji, są to bilety obowiązujące tylko na terenie Warszawy, tylko poza Warszawą albo na obszarze całej aglomeracji. Jeśli chodzi o SKM Warszawa – to przewoźnik ten stosuje wyłącznie taryfę ZTM, jako podstawową – co oznacza, że w pociągach SKM Warszawa obowiązują identyczne rozwiązania taryfowe jak w tramwajach, autobusach i metrze w stołecznej aglomeracji.

Warszawa i aglomeracja stołeczna są przykładem wyjątkowo – jak na polskie realia – dobrej integracji biletowej „poziomej" wszystkich środków transportu publicznego w obrębie aglomeracji, w tym: trzech spółek kolejowych o różnej własności, tramwaju, autobusu i metra. Warto w tym miejscu podkreślić, że współpraca taryfowa w obrębie największych metropolii jest kwestią absolutnie kluczową, gdyż dotyczy codziennych dojazdów do pracy i nauki, a nie incydentalnych podróży. Pozwala dzięki temu optymalnie włączyć kolej do transportu aglomeracyjnego.

Inaczej jest na terenie woj. pomorskiego, gdzie, za wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych (awarii czy remontów), PKP SKM w Trójmieście i Przewozy Regionalne nie honorują nawzajem swoich biletów, choć wspólnie (całorocznie) obsługiwany odcinek Tczew – Reda (według stanu na październik 2016 r.) wynosi aż 67 km (doliczając do tego odcinek Reda – Lębork, obsługiwany przez Przewozy Regionalne tylko w sezonie wakacyjnym – wspólny odcinek wydłuża się do 111 km). W efekcie, potencjał kolei aglomeracyjnej w metropolii trójmiejskiej nie jest do końca wykorzystany, co widać na przykładzie niewielkiego zainteresowania ofertą SKM pomiędzy Gdańskiem i Tczewem, jak również niewielką skalą podróży Przewozami Regionalnymi w obrębie samego Trójmiasta. Wynika to z faktu, że na trasie do Tczewa jeździ więcej pociągów Przewozów Regionalnych, a na terenie samego Trójmiasta – SKM, w związku z czym, osoby posiadające np. bilety okresowe na jednego przewoźnika siłą rzeczy nie korzystają z usług drugiego przewoźnika. W efekcie, stosunkowo często można np. zaobserwować sytuację, w której w pociągu Przewozów Regionalnych jadących z Tczewa w kierunku Gdańska brakuje miejsc siedzących, a jadący nawet kilka minut wcześniej lub później pociąg SKM wiezie niewielu pasażerów.

Ad. 2. Współpraca biletowo-taryfowa pomiędzy przewoźnikami regionalnymi/ aglomeracyjnymi w przypadku zmiany przewoźnika

W większości wypadków, przewoźnicy regionalni honorują w swoich pociągach bilety jednorazowe i okresowe wydane w taryfie Przewozów Regionalnych („Regio"), zatem nie występuje konieczność zakupu dwóch biletów przy zmianie przewoźnika. Odmienna sytuacja występuje w przypadku SKM Warszawa i WKD, przy czym ci przewoźnicy mają bardzo niewielką styczność z siatką połączeń Przewozów Regionalnych[28]. Bilety wydane w taryfie „Regio" są (częściowo, o czym później) natomiast honorowane w Kolejach Mazowieckich, mających styczność z siecią połączeń PR w rejonie granicy woj. mazowieckiego. Tu warto podkreślić, że teoretycznie nie istnieje wspólne rozwiązanie taryfowe pozwalające na podróż z jednym biletem pociągami Kolei Mazowieckich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (przewoźnicy ci mają stacje styczne[29] w Skierniewicach, Łowiczu i Kutnie), ale obaj przewoźnicy honorują w swoich pociągach taryfę „Regio".

Taryfy „Regio" nie honoruje PKP SKM Trójmiasto. W zamian, osoba podróżująca SKM i Przewozami Regionalnymi może jednak skorzystać z oferty „Wspólny Przejazd", dzięki której można, w przypadku zmiany przewoźnika, nabyć bilet zarówno SKM, jak i PR, z upustem cenowym 5%. Nie jest to rozwiązanie szczególnie korzystne dla pasażera. Po pierwsze, w wielu wypadkach jest droższe niż gdyby pasażer mógł przejechać całą trasę na jednym bilecie. Np. podróżny jadący pociągiem Przewozów Regionalnych z Chojnic do Gdyni a potem SKM z Gdyni do Wejherowa zapłaci (przy zastosowaniu upustu 5%) 29,93 zł, a gdyby całą tę trasę mógł przejechać na bilecie Przewozów Regionalnych (z honorowaniem go w pociągach SKM), cena wynosiłaby 25,50 zł. Po drugie, oferta „Wspólny Przejazd" obowiązuje tylko na terenie województwa pomorskiego, a Przewozy Regionalne pełnią istotną rolę w obsłudze połączeń również do sąsiednich województw (m.in. do Elbląga czy Bydgoszczy). W końcu po trzecie, funkcjonowanie takiego rozwiązania jest kolejnym „kamyczkiem do ogródka" składającym się na bardzo skomplikowany, a przez to niezrozumiały i nieprzyjazny dla pasażera, system taryfowy funkcjonujący w woj. pomorskim, a zwłaszcza w aglomeracji trójmiejskiej, gdzie równolegle do siebie funkcjonuje kilka odrębnych systemów taryfowych (miejskich, taryfowych i integrujących kolej z komunikacją miejską). Skala skomplikowania systemu jest tak duża, że gubią się w nim nie tylko odwiedzający Trójmiasto i Pomorze turyści, ale również stali mieszkańcy.

28. Jedynie w zakresie pociągów InterRegio łączących Łódź i Warszawę. Tu należy podkreślić, że zgodnie z decyzją władz woj. łódzkiego, połączenie to (finansowane przez samorząd wojewódzki) obsługuje również przejmie Łódzka Kolej Aglomeracyjna. W ŁKA natomiast obowiązuje specjalna oferta „Bilet ŁÓDŹ-WARSZAWA". Umożliwia ona korzystanie przez 75 minut również z komunikacji miejskiej ZTM w Warszawie (a więc również z pociągów SKM).
29. Biorąc pod uwagę tylko połączenia regionalne – bez uwzględnienia pociągów międzyregionalnych ŁKA z Łodzi do Warszawy.

Większość przewoźników regionalnych honoruje w swoich pociągach tzw. Regio Karnet. Jest to bilet Przewozów Regionalnych pozwalający podróżować bez ograniczeń w 3 dowolnie wybrane dni (bilet jest ważny 2 miesiące). Istnieją dwie wersje cenowe Regio Karnetu: 65 zł kosztuje bilet ważny tylko w pociągach PR, a 75 zł – bilet honorowany również w pociągach innych przewoźników. Regio Karnety honorują Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie i Arriva RP. Wyjątek stanowią pociągi innych przewoźników, w których obowiązuje specjalna taryfa (np. pociągi komercyjne Arrivy uruchamiane w sezonie wakacyjnym, pociągi Kolei Małopolskich do Portu Lotniczego Kraków-Balice) - w tych pociągach Regio Karnety nie są honorowane.

Wskazani przewoźnicy honorują również „Bilety turystyczne" (weekendowe) Przewozów Regionalnych, które również dostępne są w dwóch wersjach cenowych (39 zł – bilety ważne tylko w pociągach PR, 45 zł – honorowane w pociągach innych przewoźników). Honorują oni również m.in. bilety wydane w taryfie Przewozów Regionalnych „Razem", w ramach oferty „Ty i raz, dwa, trzy" (upust cenowy dla grup od 2-4 osób: pierwsza osoba kupuje bilet w cenie 100%, pozostałe: ze zniżką ok. 33%). Honorują oni również m.in. Regio Karty (imienna karta zniżkowa, roczna lub półroczna, pozwalająca na zakup biletów PR ze zniżką ok. 30% w przypadku biletów jednorazowych i 15% w przypadku biletów okresowych).

Koleje Mazowieckie natomiast honorują bilety Przewozów Regionalnych w sposób zróżnicowany. Na odcinkach wspólnie obsługiwanych przez KM i PR, tj. Siedlce – Łuków, Siedlce – Czeremcha i Łowicz – Kutno, honorowana jest praktycznie cała paleta biletów PR (i odwrotnie: w pociągach PR honorowane są np. bilety sieciowe KM). Natomiast jeśli przewóz realizowany jest częściowo pociągiem KM, a częściowo PR – wówczas KM honorują bilety wydane w taryfie podstawowej PR, ale już nie honorują Regio Karnetów, Regio Kart, Biletów Turystycznych czy biletów wydanych w ofercie „Ty i raz, dwa, trzy".

Łódzka Kolej Aglomeracyjna natomiast honoruje – oprócz biletów wydanych w taryfie podstawowej – również bilety w ofercie „Ty i raz, dwa, trzy", bilety turystyczne i Regio Karty, ale już nie honoruje Regio Karnetów. Tu warto w związku z tym zauważyć, że ŁKA i PR część odcinków obsługują wspólnie (są to odcinku Łódź – Skierniewice, Łódź – Sieradz i Łódź – Kutno), zatem w niektórych pociągach na tych trasach Regio Karnety są honorowane, a w niektórych nie.

Ad. 3. Współpraca biletowo-taryfowa pomiędzy PKP Intercity a przewoźnikami regionalnymi/aglomeracyjnymi

W tym względzie, współpraca praktycznie nie występuje. Nie ma możliwości zakupu „wspólnego biletu", czy też zastosowania upustu cenowego, przy przejeździe pociągiem PKP IC i pociągiem innego przewoźnika: trzeba w takiej sytuacji kupować osobne bilety, co naturalnie podraża koszty przejazdu.

Pozytywnym wyjątkiem od reguły jest współpraca PKP Intercity z Kolejami Dolnośląskimi w zakresie honorowania biletów wydanych na pociąg EIC „Łużyce" (Warszawa – Węgliniec) w skomunikowanym z nim pociągu KD na trasie Węgliniec – Zgorzelec. Współpraca pomiędzy PKP IC i KD została nawiązana na razie na okres od marca do grudnia 2016 r. Bilety jednorazowe PKP IC są również honorowane przez Koleje Mazowieckie na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, o ile dotyczy to końcowego odcinka przejazdu określonego na bilecie PKP IC.

Ponadto, kilku przewoźników (Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, SKM Trójmiasto) honoruje tzw. Kolorowe Karty Intercity – są to bilety sieciowe kwartalne, półroczne i roczne. Biorąc jednak pod uwagę, iż są to bilety kierowane do bardzo wąskiego grona odbiorców, trudno oceniać ten fakt jako pogłębioną współpracę biletowo-taryfową. Dość powszechną sytuacją jest również zjawisko wzajemnego honorowania biletów PKP IC i innych przewoźników w momencie realizacji prac remontowych i w konsekwencji zmniejszenia liczby pociągów na danej linii. Zazwyczaj honorowanie biletów dotyczy wówczas konkretnych połączeń. Doraźnie PKP IC honoruje również bilety innych przewoźników w przypadku opóźnień pociągów i braku możliwości kontynuowania podróży (tego rodzaju współpraca występuje, de facto, pomiędzy wszystkimi przewoźnikami).

2.3. Podsumowanie

W zakresie współpracy pomiędzy sobą poszczególnych przewoźników aglomeracyjnych i regionalnych – mimo opisanych wyżej problemów na styku działalności niektórych z nich (szczególnie wyrazistym jest tutaj przykład z woj. pomorskiego) – należy stwierdzić, że w większości wypadków ta współpraca jest płynna, a pasażer nie napotyka problemów związanych z trudnością w zakupie biletu czy zwiększeniem kosztów przejazdu przy zmianie przewoźnika. Znacznie gorzej wygląda natomiast sytuacja przy przejeździe pociągiem PKP Intercity i którymkolwiek z innych przewoźników. W tym przypadku, współpraca taryfowa praktycznie w ogóle nie występuje, a pasażer jest zmuszony kupować osobne bilety.

Obecny rząd za jeden z priorytetów w zakresie poprawy jakości transportu publicznego przyjął wprowadzenie wspólnego biletu na kolei. Przy czym, w lipcu 2016 r., Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury i budownictwa, powiedział (w rozmowie z PAP), że wprowadzenie wspólnego biletu jest na tyle skomplikowanym zadaniem, że na razie trudno podawać konkretne daty[30].

Integracja taryfowa czynnikiem zachęcającym do korzystania z usług kolei

Niezwykle istotne jest wskazanie, że wspólny bilet – jakkolwiek bez wątpliwości jest potrzebny i może zachęcić do korzystania z kolei nowych podróżnych – nie powinien być wdrażany kosztem obecnie funkcjonujących mechanizmów. Trzeba pamiętać, że w czasach dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP (czy też niedługo po restrukturyzacji, kiedy można jeszcze było kupić jeden bilet na przejazd np. pociągiem PKP Intercity i ówczesnymi PKP Przewozami Regionalnymi) cena za bilet była całkowicie uzależniona od odległości (i kategorii pociągu). I choć większość przewoźników nadal konstruuje swoje taryfy według tego wzorca, to nie jest to już reguła.

Dlatego też w momencie, gdy podjęte zostaną działania zmierzające do ponownego wdrożenia wspólnego biletu, nie można zapominać o obecnych rozwiązaniach, takich jak zryczałtowane ceny biletów na pociągi PKP IC (kategorii EIP i EIC), zryczałtowane – zazwyczaj znacząco niższe od podstawowej taryfy – ceny biletów na setkach już w tej chwili tras obsługiwanych przez Przewozy Regionalne (oferta „Połączenie w dobrej cenie"), promocja PKP IC „Wcześniej-Taniej" (możliwość zakupu biletu na pociąg PKP IC ze zniżką 10-30%, w zależności od daty zakupu) czy też dziesiątki innych ofert promocyjnych wprowadzanych przez każdego przewoźnika pasażerskiego na poszczególnych trasach. Warto zauważyć, że w niektórych regionach, promocyjnymi rozwiązaniami są objęte całe województwa, np. „Taryfa Kujawsko-Pomorska" obowiązuje na wszystkich liniach w regionie, obsługiwanych zarówno przez Arrivę (stosuje tę taryfę od 2010 r.), jak i przez Przewozy Regionalne (od 2015 r.). Natomiast w woj. podkarpackim, wszystkie linie kolejowe są objęte promocją „Połączenie w dobrej cenie". W obu przypadkach, stosowane taryfy są nawet o kilkadziesiąt procent tańsze niż podstawowa taryfa Przewozów Regionalnych. O tego rodzaju sytuacjach nie można zapominać wprowadzając „wspólny bilet".

„Nowy" wspólny bilet nie tylko nie może umniejszyć znaczenia tych rozwiązań, ale wręcz, aby był atrakcyjny dla pasażera, powinien być budowany na ich fundamentach. Alternatywnie – wspólny bilet powinien był rozwiązaniem całkowicie niezależnym od obecnie funkcjonujących taryf, tak aby pasażer miał szerszą paletę wyboru. Doprowadzenie do likwidacji (bądź zmniejszenia znaczenia) własnych, często bardzo preferencyjnych rozwiązań taryfowych poszczególnych przewoźników, w imię wprowadzania za wszelką cenę wspólnego biletu, byłoby bardzo poważnym krokiem wstecz. Przyszły wspólny bilet powinien również uwzględniać obecnie funkcjonujące w aglomeracjach rozwiązania w zakresie integracji taryfowej kolei (przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych) z komunikacją miejską.

30.http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/adamczyk-wspolny-bilet-to-bardzo-skomplikowane-zadanie-77528.html (20.10.2016).

3. Rozkład jazdy przyjazny pasażerom. Analiza uwarunkowań

Rozkład jazdy to dla podróżnych podstawowy element związany z podróżowaniem koleją. Jeśli spełnia potrzeby pasażerów może stać się głównym czynnikiem decydującym o wyborze tego środka transportu. Dobrze zaplanowane połączenia pozwalają podróżnym w szybki i komfortowy sposób dotrzeć do celu, bez potrzeby zbyt długiego oczekiwania nawet w przypadku przesiadek. Aby rozkład był efektywny, należy połączyć oczekiwania pasażerów, możliwości przewoźników a także możliwości techniczne infrastruktury.

3.1. Podstawy tworzenia kolejowego rozkładu jazdy

Rozkład jazdy łączy całościowe spojrzenie na funkcjonowanie sieci kolejowej z informacją na temat godzin przyjazdów i odjazdów pociągów z poszczególnych stacji. Ostateczny roczny rozkład jazdy jest w rzeczywistości wypadkową szeregu procesów, dzięki którym możliwe jest również pogodzenie interesów przewoźników pasażerskich i towarowych. W przypadku połączeń pasażerskich, jednym z najważniejszych wyzwań jest odpowiednie zsynchronizowanie połączeń lokalnych i dalekobieżnych na stacjach węzłowych.

Co do zasady, konstruowaniem kolejowego rozkładu jazdy zajmuje się Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (CZRK) PKP PLK. Wytyczne dla tworzenia rozkładów zawarto w Ustawie o transporcie kolejowym[31], natomiast techniczne wymogi dla udostępniania informacji określono w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy[32]. W ustawie o transporcie kolejowym określono (w art. 29), że zarządca infrastruktury zobowiązany jest do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów[33], z zachowaniem zasady równego traktowania przewoźników.

Zasady przydzielania tras

Planowane trasy pociągów opracowywane są na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników. Ze względu na dużą liczbę podmiotów oraz także ograniczoną przepustowość infrastruktury kolejowej, w ustawie[34] w art. 30, ust. 2 określono następujące zasady porządkowe w przydzielaniu tras:

- pierwszeństwo przewozu osób;
- ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych;
- umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy;
- pierwszeństwo dla transgranicznych pociągów towarowych (w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010)[35].

31. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
32. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy.
33. Por. Uchwała Nr 895/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016.
34. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
35. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

W rzeczywistości, w CZRK PKP PLK tworzonych jest kilka rodzajów rozkładów, które należy podzielić następująco:

- rozkład roczny, zmieniany tradycyjnie w II weekend grudnia, wraz z okresowymi korektami, dokonywanymi zazwyczaj 5-6 razy w roku. Warianty rozkładu w ramach korekt określa się mianem „rozkładów zamknięciowych", gdyż fakt wprowadzania korekt wynika w dużej mierze z zamknięć torowych związanych z pracami remontowymi na sieć PKP PLK;
- rozkład indywidualny (zgodnie z wnioskami przewoźników).

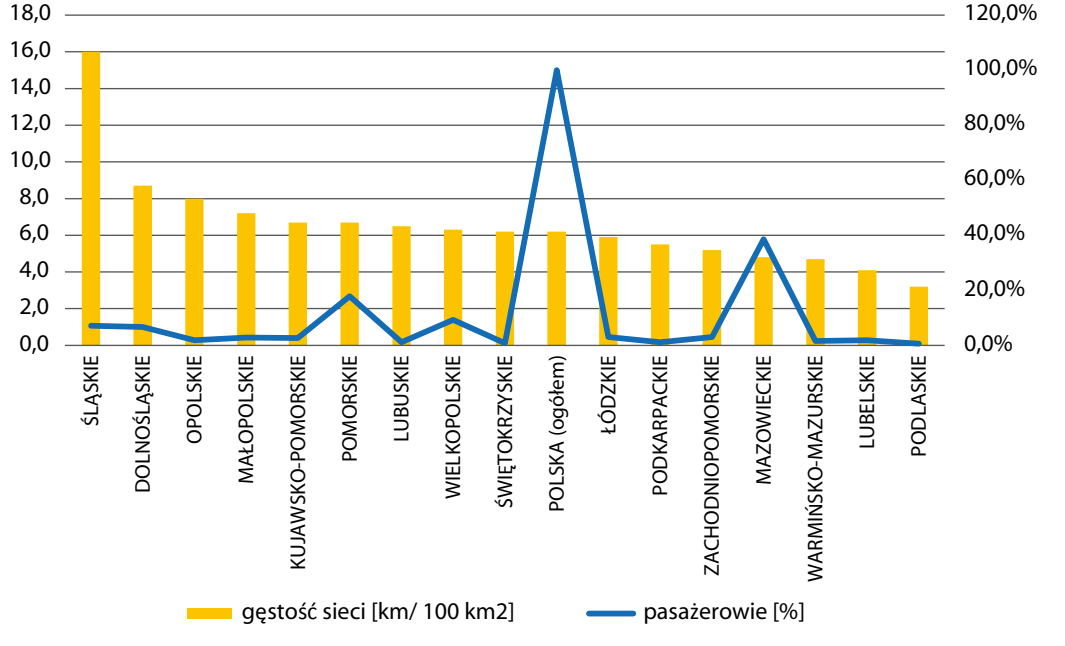
Przewoźników pasażerskich ze względu na potrzebę zapewnienia stałej i przewidywalnej oferty dla pasażerów w dłuższym okresie czasowym interesuje przede wszystkim rozkład roczny. Duże znaczenie ma także fakt dotowania przewozów pasażerskich, które wiąże kursowanie pociągów z budżetem organizatora przewozów i, coraz częściej, z umowami ramowymi na okres kilku lat, co pozwala na stabilizację oferty. Przy czym nie jest to reguła: nie są bowiem odosobnione przypadki, że przewoźnicy pasażerscy dokonują, w ramach wprowadzania kolejnych korekt rocznego rozkładu, znaczących zmian w swojej ofercie związanych nie tylko z pracami na sieci PLK. Przewoźnicy towarowi korzystają zaś w dużej mierze z indywidualnych rozkładów jazdy, co umożliwia lepsze dopasowanie do popytu i jego wahań, związanych np. z konkretnymi dostawami produktów.

3.2. Uwarunkowania dotyczące polskiej sieci kolejowej

Konstruując rozkład jazdy pociągów, nie można zapomnieć o stanie polskiej sieci kolejowej a także kondycji przewoźników kolejowych. Kształt dzisiejszych przewozów kolejowych jest następstwem szeregu zjawisk. Należą do nich m.in.:

- zróżnicowanie w rozwoju infrastruktury kolejowej w poszczególnych województwach (m.in. uboga sieć kolejowa na wschodzie Polski – przy czym, w wielu wypadkach, gęstość sieci kolejowej odzwierciedla gęstość zaludnienia na danym terenie);
- skutki regresu w przewozach kolejowych, związanego z niedoinwestowaniem kolei oraz masowym ograniczaniem regionalnych przewozów pasażerskich od końca lat 80. i przez całe lata 90. XX w.;
- widoczny w ostatnich latach renesans przewozów na niektórych liniach, będący głównie następstwem rozwoju przewoźników samorządowych oraz inwestycji unijnych w infrastrukturę i tabor.

Wykres 1. Gęstość sieci kolejowej w Polsce i udział odprawionych pasażerów w podziale na województwa [km/100km²]

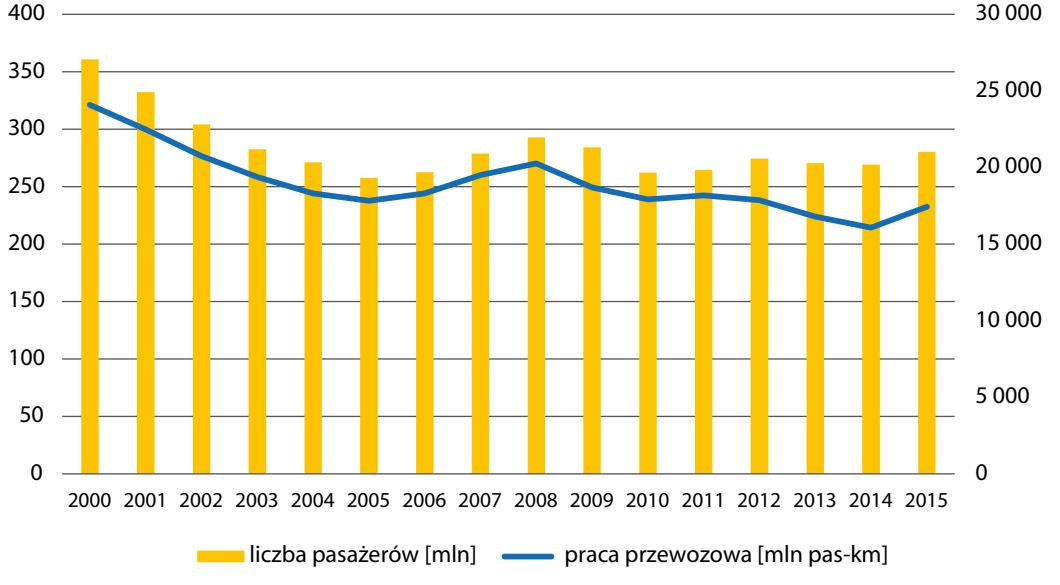


Źródło: Główny Urząd Statystyczny Transport. Wyniki działalności w 2015 roku.

Wykres powyższy prezentuje zróżnicowanie gęstości sieci kolejowej w poszczególnych województwach w Polsce (wykorzystywanej w przewozach zarówno pasażerskich, jak i towarowych) oraz udział odprawianych osób w poszczególnych województwach w ogóle pasażerów. Średnio dla terytorium Polski w 2015 roku przypadało 6,2 km eksploatowanych torów na 100 km^2 powierzchni. Widoczne są znaczne różnice pomiędzy poszczególnymi województwami. Taki stan rzeczy można tłumaczyć przede wszystkim wciąż aktualnym „dziedzictwem" rozbiorów. Trzeba jasno podkreślić, że ani w okresie II RP, ani w PRL, ani też po 1989 r., poza bardzo nielicznymi – choć ważnymi – wyjątkami („magistrala węglowa", CMK) nie inwestowano w budowę linii kolejowych, koncentrując się co najwyżej na poprawie istniejących parametrów infrastruktury. Polska sieć kolejowa została zatem ukształtowana przez zaborców, a fakt, że dla każdego z zaborców ziemie polskie stanowiły obszary peryferyjne – również miał wpływ na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Poza tym, zaborcy kształtowali sieć kolejową tak, aby była ona zorientowana na ośrodki stołeczne ówczesnych państw. W rezultacie, jeszcze dziś, w takich relacjach jak Warszawa – Wrocław, Kraków – Zakopane/Krynica czy Rzeszów – Krosno/Zagórz korzysta się z linii kolejowych, które były budowane dla zupełnie innych relacji, w związku z czym – odległości do pokonania transportem kolejowym są nawet i 1,5 raza większe niż odległości drogowe. Tak więc nawet podniesienie prędkości nie musi prowadzić do istotnej poprawy konkurencyjności kolei.

Sama gęstość sieci to jednak nie wszystko. Kluczem jest odpowiednia oferta, zwłaszcza w przypadku przewozów lokalnych. Najwięcej pasażerów odprawia się w województwie mazowieckim, co przypisywać można przede wszystkim dużej liczbie połączeń dalekobieżnych, ale także silnym i stabilnym przewozom o charakterze aglomeracyjnym (a w przypadku Kolei Mazowieckich – regionalnym i aglomeracyjnym). Podobnie sytuację można tłumaczyć w przypadku województwa pomorskiego (drugi największy rynek przewozów kolejowych w Polsce): Trójmiasto jest jedyną aglomeracją w Polsce, oprócz aglomeracji stołecznej, która posiada kilkadziesiąt kilometrów linii kolejowych całkowicie wydzielonych dla ruchu aglomeracyjnego. Jest to sytuacja odwrotna niż np. w konurbacji górnośląskiej, gdzie duża gęstość linii kolejowych wynika przede wszystkim z obsługi ruchu towarowego. co nie zmienia faktu, że na przestrzeni 2-3 ostatnich dekad nastąpiło znaczne ograniczenie roli transportu kolejowego na terenie obecnego woj. śląskiego.

Wykres 2. Liczba pasażerów i praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w Polsce w latach 2000-2015



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Widoczne wciąż dziedzictwo zaborów nie jest jedynym czynnikiem różnicującym regiony pod względem oferty transportu kolejowego. Układ sieci kolejowej na ziemiach poniemieckich uważa się za lepiej dostosowany do sieci osiedleńczej[36], gdyż powstawał, przede wszystkim, w odniesieniu do potrzeb cywilnych. Z kolei w zaborze rosyjskim linie kolejowe powstawały głównie z myślą o potrzebach militarnych. Niejednokrotnie główne linie kolejowe w dalszym ciągu przebiegają w pewnym oddaleniu od centrów miejscowości, przez co konstruowanie

36. Dylewski A., Historia Kolei w Polsce, Wydawnictwo Fenix , 2014.

atrakcyjnej oferty jest co najmniej utrudnione. Dobrze widoczne jest to właśnie w przypadku ośrodków położonych we wschodniej części kraju (np. Suwałki, Stalowa Wola, Biała Podlaska).

Od 1989 roku drastycznie ograniczone zostały przewozy kolejowe w Polsce, co znalazło odbicie zarówno w spadku liczby pasażerów jak i pracy przewozowej oraz omawianej już gęstości (długości) sieci kolejowej. Pomimo nowych inwestycji zarówno w infrastrukturę jak i tabor, dalej nie udało się wyraźnie zwiększyć liczby podróżnych, co pokazuje powyższy wykres. W rzeczywistości jest ona zdecydowanie mniejsza niż w latach 90. XX wieku. Działania, które doprowadziły do zauważalnej poprawy czasu i komfortu przejazdu w głównych relacjach dalekobieżnych, w dalszym ciągu nie przełożyły się na sytuację transportową mniejszych ośrodków. Ograniczanie liczby połączeń i zamykanie nierentownych linii ograniczyło dostępność transportową wielu obszarów w Polsce, w tym miejscowości uzdrowiskowych (np. Busko Zdrój, Lądek Zdrój) oraz wypoczynkowych (np. Mikołajki, Karpacz). Poważnym problemem są także konsekwencje braku odpowiedniego utrzymania infrastruktury kolejowej, zwłaszcza w przypadku linii lokalnych (punktowe ograniczenia prędkości, prowadzące do wydłużania czasu jazdy i zmniejszania przepustowości poszczególnych linii). Przy dynamicznym rozwoju infrastruktury drogowej, gwałtownym wzroście liczby samochodów oraz poprawie komunikacji autobusowej w aglomeracjach, trzeba zadać pytanie, czy masowy powrót pasażerów do na kolei jest w ogóle możliwy. Biorąc pod uwagę spodziewany dalszy wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej i niekorzystne prognozy demograficzne dla Polski, powstaje pytanie, czy (zwłaszcza w segmencie przewozów o charakterze regionalnym, poza aglomeracjami) sukcesem nie będzie utrzymanie obecnych wskaźników.

Szereg miast pozbawionych transportu kolejowego

Kryzys w przewozach pasażerskich doprowadził paradoksalnie do pogorszenia sytuacji w zakresie rozkładów jazdy. Mniejsza liczba połączeń oraz zamknięcie niektórych tras de facto utrudnia zachowanie skomunikowań na stacjach węzłowych i w wielu wypadkach zdecydowanie obniża atrakcyjność podróżowania pociągami.

3.3. Rozkład z perspektywy pasażera, przewoźnika i zarządcy

Coraz częściej podróż koleją to tylko jedno z ogniw łańcucha, jakim jest podróż multimodalna, czyli obejmująca różne środki transportu[37]. Także z tego punktu widzenia, można wyróżnić m.in. następujące czynniki mające wpływ na atrakcyjność transportu kolejowego:

- szybkość przejazdu – pasażer chce dotrzeć na miejsce jak najszybciej;
- lokalizacja stacji/przystanków kolejowych – przyjmuje się, że akceptowalna odległość do pokonania pieszo od miejsca zamieszkania do najbliższej stacji/przystanku nie przekracza 800-1000 m (w komunikacji autobusowej jest jeszcze mniejsza: wynosi 400-600 m);
- bezpośredniość – przy zbliżonym czasie przejazdu, preferowane są połączenia bezpośrednie;
- skomunikowania/wygodne przesiadki – w przypadku konieczności dokonania przesiadki, najwygodniejsze są te, gdzie okres oczekiwania jest najkrótszy. Przesiadki obejmują także inne środki transportu (np. autobusy);
- liczba połączeń/cykliczność – większa liczba połączeń ułatwia dopasowanie godzin odjazdów do potrzeb pasażerów;
- stabilność – niezmienność godzin odjazdu oznacza łatwiejsze planowanie podróży;
- dostęp do informacji, która powinna obejmować zarówno godziny kursowania, jak i informacje dodatkowe (dostępność dla osób niepełnosprawnych, rowerzystów, wyposażenie taboru).

Atrakcyjność przewozów kolejowych a realia konstruowania rozkładów jazdy

Należy pamiętać, że jest to naturalnie jedynie część spośród czynników decydujących o atrakcyjności przewozów koleją dla pasażerów. Równie istotne są chociażby warunki cenowe oraz komfort podróży, jednak te czynniki nie są tak mocno powiązane z rozkładem jazdy. Warto zwrócić także uwagę, że powyższe czynniki przesądzające o atrakcyjności transportu kolejowego, wskazywane najczęściej przez ekspertów oraz organizatorów przewozów kolejowych, jedynie w niewielkiej części pokrywają się z priorytetami przewoźnika. Stąd zazwyczaj biorą się częste zarzuty pasażerów o niedopasowaniu oferty przewozowej do ich oczekiwań, zwłaszcza w przypadku linii o niedużej ofercie: pasażerowie niejednokrotnie sygnalizują, że rozkłady jazdy są konstruowane tak, aby wygodnie było obiegować składy a nie aby odpowiadały autentycznym oczekiwaniom podróżnych.

37. Szołtysek J., Kształtowanie mobilności mieszkańców miast, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2011.

Z perspektywy przewoźnika istotne dla kształtowania oferty przewozowej są następujące czynniki:

- rentowność połączeń – wpływy z biletów oraz ewentualna dotacja organizatora przewozów;
- maksymalne wykorzystanie taboru – wspomniane już wyżej optymalne konstruowanie obiegów, w celu maksymalizacji pracy przewozowej, przy określonej liczbie pojazdów i obsługi;
- zgodność z obowiązującym planem transportowym – kluczowe znaczenie w przypadku połączeń zamawianych przez władze samorządowe;
- dostosowanie do popytu – częstotliwość oraz tabor umożliwiający wykorzystanie zapotrzebowania;
- dostosowanie oferty do warunków technicznych – warunki infrastrukturalne muszą umożliwiać prowadzenie pociągów w sposób bezpieczny i efektywny.

Jak wskazano już wcześniej, w obecnych realiach konstruowanie rozkładów stało się bardziej skomplikowane, pomimo rozwoju technologii informatycznych. Jest to związane m.in. z rosnącą liczbą przewoźników, jak również z rozbieżnymi priorytetami PKP Intercity i przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych przy konstruowaniu rozkładów jazdy. Ten ostatni problem – choć istnieje na kolei od początku jej istnienia – uwydatnił się w 2014 r. przy okazji wprowadzania do ruchu przez PKP Intercity pociągów ED250 (Pendolino). Przewoźnicy regionalni, m.in. na Mazowszu, w Małopolsce i na Pomorzu, sygnalizowali, że uruchomienie Pendolino – i bezwzględna priorytetowość dla tych pociągów przy konstruowaniu rozkładów jazdy przez PLK – spowoduje pogorszenie rozkładów jazdy innych połączeń. Zwracano uwagę na takie kwestie jak propozycje PKP PLK odnośnie godzin kursowania pociągów regionalnych różniące się nawet kilkadziesiąt minut od złożonych wniosków rozkładowych czy też wprowadzanie wyprzedzania pociągów regionalnych przez PKP Intercity na stacjach, gdzie nigdzie wcześniej nie miało to miejsca. Z reguły oznacza to nawet kilkunastominutowe postoje i tym samym pogorszenie czasu przejazdu pociągów osobowych.

Biorąc pod uwagę, iż w kolejnych latach należy spodziewać się dalszego rozwoju przestrzennego największych aglomeracji (a więc również dalszego wzrostu zapotrzebowania na sprawnie działającą kolej aglomeracyjną), problem z konstruowaniem rozkładów na liniach wychodzących z aglomeracji będzie zapewne narastał.

Recepta na problemy z konstruowaniem rozkładów jazdy

Rozwiązaniem tego problemu powinno być budowanie nowych odcinków torów szlakowych na takich newralgicznych odcinkach, co powinno umożliwić całkowite odseparowania ruchu aglomeracyjnego od pozostałych pociągów na obszarze największych metropolii. Niestety, tego rodzaju inwestycje nie są powszechne. W ramach realizacji tzw. Rail Baltiki, wybudowano na terenie aglomeracji warszawskiej trzeci i czwarty tor szlakowy pomiędzy Zielonką i Wołominem, rozpatrywana jest kwestia budowy trzeciego toru w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7 (Warszawa – Lublin – Dorohusk) pomiędzy przystankiem Warszawa Gocławek a Otwockiem. Obecnie planowane jest m.in. utworzenie czterotorowego połączenia pomiędzy Gdynią i Wejherowem oraz drugiego toru pomiędzy Wejherowem i Lęborkiem oraz Słupskiem, ale już np. plany budowy nowych odcinków torów szlakowych pomiędzy Gdańskiem i Pruszczem Gd. oraz Tczewem, choć wciąż niewykluczone, nie są skonkretyzowane.

Nowe tory szlakowe mają powstać na linii nr 201 (fragment wspomnianej „magistrali węglowej"), prawdopodobnie na jej najbardziej obciążonych odcinkach w ruchu pasażerskim, tj. pomiędzy Gdynią i Kościerzyną oraz pomiędzy Wierzchucinem i Maksymilianowem (woj. kujawsko-pomorskie). Planowana jest m.in. budowa drugiego toru na jednotorowych odcinkach Warka – Radom i Otwock – Pilawa, jak również budowa nowych torów szlakowych pomiędzy Warszawą Rembertowem i Sulejówkiem Miłosną. Potrzeby są większe niż plany inwestycyjne. A to oznacza, że problem „wąskich gardeł" na sieci PKP PLK w najbliższych latach raczej nie zostanie rozwiązany i może się powiększać. Naturalnie, do pewnego stopnia sytuację może poprawić zmiana układów torowych i peronów na stacjach – tak, aby wyprzedzanie było mniej czasochłonne. Przy czym tego rodzaju działania również nie są w najbliższych latach planowane na dużą skalę.

W kontekście planowania pasażerskich przewozów kolejowych warto zwrócić także uwagę na, wprowadzony przez nowelizację Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym[38], obowiązek stosowania planów transportowych. Jest to narzędzie znane w wielu krajach europejskich, gdzie stało się podstawą do planowania i zarządzania komunikacją publiczną[39]. W Polsce plany transportowe sporządzić musiały określone podmioty będące organizatorami przewozów, w tym minister do spraw transportu, wszystkie samorządy wojewódzkie, a także duże powiaty i miasta. W odniesieniu do kolei są to podstawowe dokumenty regulujące relacje oraz częstotliwość kursowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, gdyż muszą uchwalić je te jednostki samorządu, które z własnego budżetu dotują transport publiczny. Dlatego też rozkład jazdy pociągów jest

38. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015 nr 0 poz. 1440).
39. Por. Czy plany transportowe są potrzebne? http://www.rbf.net.pl/wiecej,Czy-plany-transportowe-sa-potrzebne,736 (01.10.2016).

obecnie pochodną aktualnie obowiązujących planów transportowych, gdzie zbiegają się przede wszystkim interesy pasażerów, zarządców infrastruktury oraz przewoźników, którym powinno zależeć na jak największej liczbie uruchamianych połączeń.

3.4. Skomunikowania, czyli wyzwania

Na poziomie krajowego kolejowego planu transportowego, przyjętego w 2012 roku[40], wskazano jednoznacznie na konieczność zapewnienia na stacjach węzłowych skomunikowań pomiędzy pociągami różnych kategorii. Jako podmiot odpowiedzialny za zapewnienie skomunikowań pomiędzy pociągami objętymi ofertą ministra właściwego ds. transportu wskazano zarządców infrastruktury kolejowej, zaś pozostałych organizatorów – w przypadku innych zamawianych połączeń (np. przewozów regionalnych). O tym, że postulat ten potraktowano bardzo poważnie, może świadczyć fakt, że w dokumencie założono osiągnięcie w 2016 roku średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut. W tym celu założono skomunikowania w określonych przez autorów dokumentu kierunkach na wybranych 65 stacjach na terenie Polski.

Aby powyższe założenia były możliwe, krajowy plan transportowy założył konieczność współpracy innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego i dostosowanie do siatki międzywojewódzkich połączeń zamawianych. To istotne, gdyż organizatorzy, jakim są np. marszałkowie województw, nie układają rozkładów jazdy poszczególnych połączeń, ale czynią to na ich zlecenie przewoźnicy. Jednocześnie jednak, ze względu na fakt dotowania przewozów kolejowych, dochodzi do sytuacji, kiedy przewoźnik nie jest bezpośrednio zależny od klienta (pasażera), przez co może dochodzić do sytuacji, iż ważniejsze niż zapewnienie dobrej oferty, może stać się dla niego odpowiednie ułożenie obiegów wykorzystywanych pociągów, a nie wzięcie pod uwagę w pierwszej kolejności interesu pasażera.

Należy zauważyć, że poza połączeniami zapisanymi w planie transportowym, mogą także funkcjonować pasażerskie przewozy kolejowe o charakterze komercyjnym, jest to jednak zdecydowana mniejszość spośród uruchamianych pociągów pasażerskich. Obecnie są to przede wszystkim połączenia PKP Intercity najwyższych kategorii EIC oraz EIP, jak również pojedyncze połączenia przewoźników regionalnych. Przykładem mogą być pociągi Kolei Mazowieckich „Słoneczny" kursujący w sezonie wakacyjnym z Warszawy do Ustki oraz weekendowe połączenie „Dragon" z Warszawy do Krakowa. Pociągi komercyjne uruchamiają również spółki, np. w sezonie wakacyjnym Arriva RP: były to pociągi w relacji Bydgoszcz – Hel i Władysławowo – Hel). Niewielka liczba pociągów pasażerskich funkcjonujących na zasadach całkowicie komercyjnych wynika przede wszystkim z faktu bardzo wysokich kosztów funkcjonowania transportu kolejowego (w tym opłat za dostęp do torów), który w związku z tym, w większości wypadków z samej swojej natury, jest deficytowy.

Wartym przemyślenia pomysłem wydaje się być takie ograniczenie liczby miejsc stałych skomunikowań (wskazanych w krajowym planie transportowym), aby z jednej strony nie pogorszyć sytuacji związanej z płynnością ruchu na największych stacjach węzłowych, z drugiej zaś, umożliwić bardziej elastyczne dostosowanie przewozów regionalnych do siatki międzywojewódzkiej i międzynarodowej, zgodnie z istniejącym i zmieniającym się popytem. Ma to znaczenie zwłaszcza w przypadku linii poddawanych procesom modernizacji, gdzie zarówno ich przepustowość, jak i czasy przejazdów w trakcie prac inwestycyjnych mogą być dużo gorsze niż w normalnym okresie funkcjonowania.

Czas oczekiwania na przesiadkę a atrakcyjność skomunikowania

Z drugiej strony, wymóg maksimum 30 minut oczekiwania na skomunikowanie wydaje się być nieadekwatny w stosunku do potrzeb pasażerów, dla których długie oczekiwanie na przesiadkę (a oczekiwanie rzędu 20-30 minut należy w większości wypadków uznać za długie) nie jest rozwiązaniem atrakcyjnym i może zniechęcać do korzystania z usług kolei. Być może wskazane byłoby wprowadzenie pewnej gradacji, związanej z rangą określonych stacji węzłowych i, w związku z tym, liczbą wymaganych na tych stacjach skomunikowań. Widoczny jest również brak wyraźnego podziału problematyki na ruch aglomeracyjny i dalekobieżny, a także niedowartościowanie problematyki integracji w obrębie aglomeracji – wychodzenie z założenia, że jeśli pociągi (czy inne środki transportu) kursują z wysoką częstotliwością, to integracja następuje w sposób naturalny, co nie zawsze jest prawdą.

40. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 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. 2012 nr 0 poz. 1151).

3.5. Podsumowanie

Wraz ze wzrostem liczby przewoźników kolejowych, jak również w związku z nowym zjawiskiem, jakim są kolizje priorytetów przy konstruowaniu rozkładu jazdy w mających coraz większe znaczenie przewozach aglomeracyjnych i przeżywających obecnie renesans przewozach dalekobieżnych, coraz bardziej skomplikowane staje się zarządzanie przewozami pasażerskimi w zakresie układania i wdrażania rozkładów. Stąd szereg regulacji, które nie dotyczą bezpośrednio pasażerów, ale mają wpływ na ich sposób podróżowania. Warto o tym pamiętać, zwłaszcza w kontekście licznych postulatów zgłaszanych przez podróżnych dotyczących poprawy oferty na poszczególnych liniach. Jest to działanie, które w chwili obecnej zdecydowanie wykracza poza samo znalezienie funduszy.

Odpowiedzialność za ostateczny rozkład ponosi wiele podmiotów. Można wśród nich wymienić zarządców infrastruktury, przewoźników, organizatorów transportu na danym obszarze. Na pewno nie można krytykować lub chwalić za liczbę połączeń jedynie przewoźników. Pasażerowie mają jednak prawo oczekiwać, że inwestowane publiczne pieniądze będą przyczyniać się nie tylko do skrócenia czasu przejazdu poprzez poprawę stanu technicznego infrastruktury, ale także zwiększenia dostępności transportowej i lepszej oferty, również na liniach lokalnych. To cały czas zadanie do wykonania, przede wszystkim, przez samorządy będące organizatorami transportu publicznego. Wymaga to jednak zapewnienia przez zarządcę odpowiednich warunków do prowadzenia ruchu.

W kontekście rozkładów jazdy warto także pamiętać o zmieniających się i rosnących potrzebach pasażerów. Przede wszystkim obecnie prawie nie zdarza się sytuacja, aby kolej nie miała konkurencji, chociażby w formie transportu autobusowego lub transportu indywidualnego. Dlatego musi być konkurencyjna. Jeśli rozkład nie będzie spełniał oczekiwań pasażerów, dotrą oni na miejsce w inny sposób. Natomiast tam, gdzie oferta spełnia potrzeby podróżnych, przewozy koleją odgrywają w dalszym ciągu dużą rolę w codziennym funkcjonowaniu np. aglomeracji.

Bez efektywnego transportu szynowego trudno wyobrazić sobie ograniczenie transportu indywidualnego, w tym poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem generowanym przez transport samochodowy. Przy rosnącej mobilności przestrzennej Polaków (co w dalszym ciągu raczej nie jest widoczne w sumarycznych wynikach przewoźników kolejowych) podróż pociągiem może być nie tylko najwygodniejszym, ale także najszybszym sposobem przemieszczania się, zwłaszcza w przypadku podróży z rowerem, wózkiem dziecięcym lub innym dużym bagażem. W dalszym ciągu duży potencjał tkwi w optymalizacji rozkładów jazdy, zwłaszcza pod kątem wzajemnych skomunikowań poszczególnych przewoźników.

Liczba pociągów na sieci PKP PLK

Konstrukcja rozkładu jazdy jest sprawą bardzo skomplikowaną. Należy pamiętać, że na polskie tory wyjeżdża dziennie średnio ok. 3,9 tys. pociągów pasażerskich i ok. 1,7 tys. pociągów towarowych (zgodnie z danymi PKP PLK z 2015 r.[41]). Jeśli zatem dokonuje się modyfikacji rozkładu jazdy na stacji A, próbując uzyskać skomunikowanie między danymi pociągami – może to, prostą drogą, na zasadzie „efektu domina", prowadzić do utraty skomunikować na stacjach B, C, D itd. Jednocześnie jednak, nie są odosobnione sytuacje, w których przewoźnikom można wytknąć ewidentne zaniechania związane z brakiem dbałości o uzyskanie skomunikowań. Mowa tu o wciąż bardzo licznych sytuacjach, w których pociąg np. regionalny, odjeżdża ze stacji węzłowej kilka minut przed przyjazdem pociągu dalekobieżnego i nie ma żadnego uzasadnienia, dla którego nie można byłoby pociągu regionalnego opóźnić (gdyż ani nie spowodowałoby to perturbacji czy pogorszenia oferty w ruchu regionalnym, ani też nie groziłoby utratą skomunikowania na kolejnych stacjach węzłowych). Stąd też, postulat większej dbałości przez przewoźników o skomunikowania wydaje się być jak najbardziej uzasadniony.

41. http://www.plk-sa.pl/o-nas/ (15.10.2016).

Wierzymy, że kolej w Polsce i w całej Unii Europejskiej może być nie tylko szybkim i wygodnym środkiem transportu, lecz także dobrym biznesem. Aktywność RBF jest publicznym świadectwem budowania otwartych i transparentnych relacji między biznesem kolejowym a szeroko rozumianą opinią społeczną. Dobry Biznes Wymaga społecznej akceptacji.

rbf
railway business forum

4. PKP Intercity – duży potencjał, jeszcze większe wyzwania

4.1. Siatka połączeń

PKP Intercity (dalej: PKP IC) przewiozły w 2015 r. aż o 22% więcej podróżnych niż rok wcześniej (31,2 mln, wzrost o 5,6 mln). W 2016 r. nadal, w skali kolejnych miesięcy, odnotowywane są, przeciętnie, ponad 20-procentowe wzrosty w porównaniu z danym miesiącem roku 2015[42]. Po kilkuletnich gwałtownych spadkach trendy zostały zatem radykalnie zmienione. PKP IC pozytywnie odmieniło w ostatnim czasie swój wizerunek, ale wciąż konieczne jest podejmowanie kolejnych działań w tym kierunku.

Struktura oferty PKP Intercity

PKP IC jest, największym w Polsce, pasażerskim przewoźnikiem kolejowym, świadczącym swoje usługi w segmencie dalekobieżnym i jedynym przewoźnikiem kolejowym, którego działalność koncentruje się na przewozach o charakterze ponadregionalnym. Jednak w tym ostatnim segmencie konkurencją dla PKP IC jest do pewnego stopnia spółka Przewozy Regionalne, która – za wyjątkiem większości województw wschodnich – oferuje zazwyczaj dobrze rozbudowaną ofertę połączeń pomiędzy stolicami sąsiadujących województw (a czasem nie tylko do stolic regionów – mowa tu np. o kursach w relacjach Poznań – Świnoujście, Łódź – Częstochowa czy Poznań – Jelenia Góra/Szklarska Poręba). Nieliczne połączenia ponadregionalne uruchamiają również Koleje Mazowieckie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Arriva RP. Nie zmienia to jednak faktu, że PKP IC można określić, niemalże, mianem monopolisty w zakresie kolejowych przewozów międzyregionalnych (dalekobieżnych) w Polsce. Aktualna oferta PKP IC opiera się na dwóch grupach pociągów. Na pierwszą z nich składają się kursy kategorii Express InterCity (EIC) i Express InterCity Premium (EIP), które realizowane są, w znakomitej większości, na zasadach komercyjnych (na ryzyko handlowe przewoźnika[43], wyjątkiem są tu międzynarodowe połączenia EIC dofinansowywane przez resort infrastruktury); na drugą zaś – dotowane z budżetu państwa pociągi kategorii Twoje Linie Kolejowe (TLK) i InterCity (IC).

Sieć połączeń EIC i EIP zbudowana jest w oparciu o trasy z Warszawy do kilku największych aglomeracji w kraju (z wyłączeniem Łodzi), do których prowadzą linie kolejowe o wysokich parametrach. Oferowane są więc kursy do Trójmiasta, Poznania, Wrocławia, Katowic i Krakowa. Część z nich, całorocznie lub sezonowo, kursuje w relacjach dłuższych niż tylko pomiędzy Warszawą i największymi aglomeracjami: pociągi kategorii EIP lub EIC zapewniają obsługę również m.in. Rzeszowa, Bielska-Białej, Gliwic, Zielonej Góry, Węglińca, Kołobrzegu, Helu, Jeleniej Góry, Zakopanego. Całość uzupełnia stosunkowo mało rozbudowana oferta połączeń międzynarodowych.

Pociągi TLK i IC (wywodzące się z dawnej kategorii pospiesznej) uzupełniają ofertę połączeń wyższych kategorii, najczęściej kursując w mniej atrakcyjnych porach niż droższe kursy EIC i EIP (jeśli połączenia dotyczą obsługi tych samych tras, na których kursują również EIC lub EIP), a także zapewniają komunikację do ośrodków leżących poza siecią połączeń wyższego standardu (np. Olsztyn, Lublin, Białystok, Łódź). Pociągi tego segmentu obsługują poza tym istotne ciągi nieprzebiegające przez Warszawę, np. Szczecin – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl, Trójmiasto – Bydgoszcz – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice, Szczecin – Trójmiasto – Olsztyn – Białystok. Pociągi kategorii TLK stanowią też podstawę obsługi połączeń sezonowych, są także jedynymi na polskiej sieci kolejowej kursami uruchamianymi w porze nocnej.

Istotną rolę w kształtowaniu się układu połączeń oferowanych przez PKP Intercity ma trwający proces modernizacji sieci kolejowej, który determinuje z jednej strony parametry techniczne tras, z drugiej – ich aktualną przepustowość, a w skrajnych przypadkach nawet przejezdność. Dzięki już zakończonym (według stanu na paździer-

42. http://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/wakacyjne-podroze-z-pkp-intercity-podsumowanie.html; http://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/blisko-6-mln-pasazerow-wiecej-pkp-intercity-podsumowuje-2015-rok.html (20.10.2016).
43. http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/zatrzyman-pendolino-i-expresow-w-brzegu-nie-bedzie-77819.html (30.10.2016).

nik 2016 r.) remontom przywrócono dawne lub podniesiono maksymalne prędkości dopuszczalne na szeregu tras o charakterze magistralnym, co pozwoliło przewoźnikowi, po latach zapóźnień infrastrukturalnych i wynikających z tego niskich prędkości handlowych, zaoferować czasy przejazdu konkurencyjne względem transportu drogowego. I tak np. z Łodzi do Warszawy podróż skróciła się do ok. 75 minut, z Łodzi do Krakowa – do ok. 2,5 godz., z Warszawy do Gdańska – do ok. 2 godz. 40 min. Na Centralnej Magistrali Kolejowej wyznaczono w 2014 r. pierwsze w Polsce odcinki z prędkością dopuszczalną 200 km/godz., co przyspieszyło ruch z Warszawy do Krakowa i Katowic. Planowane jest podniesienie prędkości do 200 km/godz. również na fragmentach północnego odcinka magistrali E65, tj. na ciągu Warszawa – Trójmiasto (choć prace te są opóźnione[44]).

Zmiany przyczyniają się nie tylko do zwiększenia atrakcyjności oferty, ale i do efektywniejszego wykorzystania taboru i zasobów ludzkich przewoźnika. Wart podkreślenia jest również fakt powstania relatywnie szybkiego, wykorzystywanego przez PKP IC ciągu Warszawa – Wrocław przez Częstochowę (zarówno z wykorzystaniem trasy CMK, jak i linii nr 1). Dzięki stworzeniu tzw. protezy koniecpolskiej, czyli zmodernizowaniu ciągu Koniecpol – Częstochowa – Opole z podniesieniem maksymalnej prędkości do 140 km/godz., czas przejazdu z Warszawy do Wrocławia pociągiem EIP wynosi obecnie ok. 3 godz. 40 min. Oferta ta nie tylko pozwala konkurować z transportem drogowym (choć wzajemna dostępność Warszawy i Wrocławia znacząco poprawiła się również dzięki realizacji drogi ekspresowej S8), ale też w dużej mierze rozwiązała istniejący przez dekady problem – odziedziczona po zaborach sieć kolejowa Polski nie pozwalała na uruchomienie szybkiego połączenia pomiędzy tymi dwoma miastami.

Inwestycje w infrastrukturę - korzyści i problemy dla PKP IC

Z drugiej strony długotrwały (i niejednokrotnie przedłużający się poza zakładane pierwotnie ramy) proces remontowy na sieci PKP PLK oraz jego bardzo uciążliwy dla pasażerów przebieg spowodował odpływ podróżnych z części tras. Straty nie są łatwe do odrobienia w krótkim czasie po przywróceniu normalnych warunków ruchowych. Dużym wyzwaniem dla przewoźnika będą też kolejne zamknięcia zaplanowane na rok 2017 i lata kolejne. Najważniejsze trasy przewidziane do remontu to Warszawa – Poznań[45] i Warszawa – Lublin[46]. W obu tych przypadkach zarządca infrastruktury przewiduje całkowite wyłączenie z ruchu niektórych odcinków, co wymusi wprowadzenie wydłużających czas podróży objazdów. Na linii do Lublina spowoduje to także konieczność zmiany taboru na spalinowy (co wynika z faktu, że jedną realną do wykorzystania trasą objazdową jest niezelektryfikowana linia kolejowa nr 30 Łuków – Lublin). Trwająca następne kilkanaście minut zmiana lokomotywy może być kolejnym z czynników zniechęcających pasażerów do kolei. W przypadku linii do Poznania modernizacja wymusi natomiast objazdy nie tylko dla połączeń z Warszawy, ale także z Krakowa i Łodzi.

Rozwój siatki połączeń PKP IC jest nadal hamowany także przez zły stan infrastruktury (głównie do mniejszych miejscowości, np. do Zagórza, ale także na odcinku Katowice – Kraków, którego modernizacja jest opóźniona o kilka lat względem pierwotnych planów[47]). Problemem przy konstruowaniu oferty bywa też niska przepustowość (np. w przypadku jednotorowych tras wychodzących z Łodzi na północ – do Kutna i Łowicza). Należy także podkreślić, że proces modernizacji sieci kolejowej obejmuje niemal wyłącznie remonty istniejących tras, podczas gdy tocząca się równocześnie przebudowa układu dróg ekspresowych i autostrad opiera się na budowie nowych odcinków. Oznacza to, że nawet po zakończeniu znacznych robót kolej nie zawsze ma przewagę konkurencyjną nad transportem drogowym, zwłaszcza że prace czasem toczyły się w tym samym czasie na równoległych ciągach.

Są jednak także kierunki, w których przypadku oferta PKP Intercity od lat jest atrakcyjna, a liczba pociągów utrzymuje się na dobrym poziomie. Są to np. trasy z Katowic i Krakowa do Warszawy. Dużym sukcesem z punktu widzenia przewoźnika jest ciąg z Warszawy do Trójmiasta, gdzie – po zakończeniu w 2014 r. modernizacji trasy i wprowadzeniu na nią pociągów EIP (Pendolino) – udało się odbudować ofertę. Obecnie (wg stanu na październik 2016 r.) Warszawę i Trójmiasto łączy 15 par pociągów kategorii EIP i EIC dziennie (a dodając do tego pociągi kategorii TLK i IC, liczba połączeń realizowanych najkrótszą trasą przez Iławę wzrasta do 19). Ponadto należy podkreślić, że w porach szczytów przewozowych (godziny poranne w kierunku do Warszawy, godziny popołudniowe w kierunku przeciwnym) nie są odosobnione sytuacje, w których 100% miejsc w pociągach jest zajęte. Przypomnieć należy, że 3–4 lata temu, w okresie trwania modernizacji trasy do Trójmiasta, standardem była frekwencja wynosząca 30-40 osób w pociągu, choć liczba połączeń była trzykrotnie mniejsza niż obecnie. Warto również podkreślić, że PKP IC skutecznie walczy w tej relacji z konkurencją: Souter Holdings Poland, ni-

44. http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=5249BB16 (30.10.2016).
45. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/2-lata-kolejowych-objazdow-miedzy-warszawa-a-poznaniem-77680.html (30.10.2016).
46. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-przygotowuje-trase-objazdowa-na-czas-remontu-linii-warszawa--lublin-77327.html (30.10.2016).
47. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/co-sie-dzieje-na-e30-miedzy-krakowem-a-katowicami-75224.html (30.10.2016).

skokosztowy przewoźnik autobusowy działający pod marką PolskiBus.com, uruchamia obecnie (wg stanu na październik 2016 r.) 7 kursów dziennie na trasie Warszawa – Gdańsk, choć kilka lat temu połączeń tych było nawet 17 na dobę.

Rozszerzenie oferty PKP IC

W ostatnich latach PKP IC wznowiło też obsługę szeregu miejscowości, do których połączenia tej spółki od dłuższego czasu nie docierały. Mowa tu o trasach do Kudowy-Zdroju, Zamościa, Zagórza, i Węglińca (przez Legnicę), a także do białoruskiego Grodna. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy znacznie poprawiła się oferta dojazdów pociągami PKP IC m.in. do Gorzowa Wielkopolskiego, Kluczborka czy Piły. W 2016 r. w sezonie wakacyjnym pociągi dalekobieżne pojawiły się na nieobsługiwanych wcześniej przez PKP IC trasach w Borach Tucholskich czy na Pojezierzu Wałeckim. W przypadku części z tych tras zainteresowanie podróżnych hamuje jednak długi czas przejazdu – o wiele dłuższy niż autobusem (dotyczy to zwłaszcza pociągów do Zagórza (a także uruchamianych na innych liniach w rejony górskie, w tym na trasach do Zakopanego czy Krynicy-Zdroju). Spółka boryka się też z awariami taboru przeznaczonego do obsługi wymienionych połączeń trakcją spalinową, które zostaną opisane szerzej w dalszej części opracowania. Tym niemniej wszystkie te kierunki mogą potencjalnie wygenerować duży ruch podróżnych, a ich umieszczenie w rozkładzie jazdy już teraz pomaga w ponownym ugruntowaniu świadomości o możliwości dojazdu koleją np. na Roztocze, w rejon Bieszczadów czy Beskidu Niskiego.

Pomimo znaczącego rozwoju siatki połączeń w ostatnich dwóch latach niektóre obsługiwane niegdyś relacje nie zostały odtworzone. Dotyczy to kilku niezeletryfikowanych odcinków, na których w przeszłości kursowały uruchamiane przez PKP Intercity pociągi pospieszne, m.in. Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn, Grudziądz – Działdowo, Dębica – Mielec, Bielsko-Biała – Skoczów. Przewoźnik nie ma obecnie planów wznowienia kursów wykorzystujących te odcinki, co należy uznać za decyzję rozsądną w kontekście złego stanu infrastruktury na wszystkich tych trasach (za wyjątkiem odcinka do Kostrzyna), istniejące ciągi alternatywne (do Wisły od strony Katowic z pominięciem Bielska-Białej) i niewielkie potencjalne potoki podróżnych. Ze względu na brak woli finansowania połączenia przez stronę litewską zawieszono także kursowanie pociągu TLK „Hańcza" na odcinku Suwałki – Mockava. Przywrócenie ruchu jest uzależnione od rozmów toczących się na poziomie międzyrządowym. Z podobnych przyczyn nie kursuje jedyny pociąg, który łączył Polskę z Obwodem Kaliningradzkim. Zmniejszona została także oferta połączeń międzynarodowych na Ukrainę (przez przejścia graniczne w Medyce i w Dorohusku) i na Białoruś (przez Terespol).

4.2. Sytuacja taborowa

W ciągu ostatnich dwóch lat PKP IC otrzymało duże dostawy fabrycznie nowych jednostek elektrycznych, które pozwoliły znacząco odnowić tabor kursujący po najważniejszych trasach w kraju. Mowa tu o 20 zespołach trakcyjnych Pendolino (seria ED250), 20 pojazdach Stadler Flirt (ED160) i 20 sztukach modelu Pesa Dart (ED161). Wcześniej spółka zmodernizowała część swojego parku wagonowego. Umożliwiło to stworzenie nowych kategorii połączeń: EIP i IC. Ta ostatnia istotnie zmienia wizerunek segmentu pociągów tańszych. Taryfa w pociągach IC jest identyczna jak w TLK, ale wykorzystywany do obsługi pociągów nowej kategorii tabor pasażerski to pojazdy nowe lub zmodernizowane, klimatyzowane, w większości przypadków z indywidualnymi gniazdkami elektrycznymi. Nowy tabor przyczynił się też, wraz ze wspomnianą modernizacją infrastruktury, do znacznego skrócenia czasów przejazdu na szeregu tras w całym kraju (np. czas przejazdu z Łodzi Kaliskiej do Gdyni Głównej pociągiem IC spadł do ok. 5 godz. 20 min wobec ponad 6 godz. pociągiem TLK).

Mimo istotnego zasilenia swojej floty PKP Intercity boryka się ze znaczącymi problemami taborowymi, i to w zasadzie w każdym segmencie swojej działalności. Jednym z najpoważniejszych z nich jest zapóźnienie w procesie okresowych remontów wagonów, które zmniejsza rezerwy do tego stopnia, że w sezonie letnim w 2015 i 2016 r. niezbędne okazało się wypożyczenie 50 wagonów z Czech. Część eksploatowanego parku wagonowego jest też przestarzała – dotyczy to zwłaszcza pojazdów wykorzystywanych w segmencie TLK. To w dużym procencie nadal wagony drugiej klasy z ośmiomiejscowymi przedziałami, bez żadnych współczesnych udogodnień, z otwartym układem WC, nieprzystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Braki dotyczą także wagonów sypialnych i z miejscami do leżenia. Skala problemów jest w tym przypadku tak duża, że przewoźnik nie ma obecnie (według stanu na październik 2016 r.) na stanie ani jednego sprawnego wagonu z miejscami do leżenia (jak oficjalnie określa się kuszetki) z przedziałami sześciomiejscowymi przeznaczonego do ruchu krajowego. W miejsce kuszetek podstawiane bywają więc sypialne wagony standardu WL[48], co

48. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/brakuje-kuszetek-wagonow-sypialnych-i-restauracyjnych-co-z-taborem-pkp-

z kolei ogranicza pulę dostępnych droższych miejsc o wyższym standardzie. Wagonów jest na tyle mało, że często miejsca wyprzedawane są w pierwszym dniu przedsprzedaży – zwłaszcza w sezonie urlopowym. W związku z nieprzeprowadzeniem napraw rewizyjnych części wyeksploatowanego taboru zbyt mało w stosunku do potrzeb jest także wagonów gastronomicznych. Zdarza się, że nawet pociągi kategorii EIC wyjeżdżają w trasy bez wagonu barowego[49], co znacznie obniża w oczach pasażerów jakość podróży.

Trudności PKP IC na trasach niezelektryfikowanych

Istotne trudności związane są także z obsługą tras spalinowych. PKP IC kupiło w 2014 r. 10 lokomotyw Pesa Gama (SU160), które miały stanowić trzon taboru dla linii niezelektryfikowanych. Maszyny te okazały się bardzo awaryjne (ich producent twierdzi, że część awarii spowodowana była kwestiami eksploatacyjnymi[50]), a do tego ich liczba nie wypełnia zapotrzebowania na tabor trakcyjny. W efekcie PKP Intercity dzierżawi lokomotywy spalinowe od Kolei Czeskich, ale i tak boryka się z bieżącymi brakami, zwłaszcza związanymi z koniecznością czasowego wyłączania z ruchu lokomotyw Gama. W związku z tym regularnie uruchamiana jest zastępcza komunikacja autobusowa. Najczęściej ma to miejsce w przypadku pociągów do Zamościa i Zagórza[51], co wiąże się z dużymi problemami, zwłaszcza że tereny Roztocza i Bieszczadów są popularne wśród rowerzystów, a przewóz rowerów zastępczymi autobusami jest bardzo utrudniony. Powoduje to bardzo często konflikt pomiędzy pasażerem i obsługą (w tym kierowcą autobusu), gdyż z jednej strony autobusy nie są przystosowane do przewozu rowerów, ale z drugiej – zastępcza komunikacja ma charakter awaryjny, więc podróżni słusznie argumentują, że nie mogli przewidzieć tego rodzaju problemów, zwłaszcza że mają wykupiony bilet na rower (jeśli komunikacja zastępcza jest organizowana w sposób zaplanowany, np. w związku z pracami remontowymi na sieci PKP PLK, przewoźnik informuje z wyprzedzeniem o braku możliwości przewozu rowerów i wstrzymuje przedsprzedaż biletów na ich przewóz). Tu warto jednak podać też pozytywny przykład reakcji PKP IC – spółka 20 sierpnia 2016 r. podstawiła ciężarówkę, która w ramach komunikacji zastępczej przewiozła rowery na trasie Rzeszów – Zamość. Miało to związek z faktem, że bilety na przejazd do Zamościa wykupiła z wyprzedzeniem większa grupa podróżnych z rowerami[52].

Pomimo zakupu łącznie 60 elektrycznych zestawów trakcyjnych i – wcześniej – 10 lokomotyw Siemens Eurosprinter (EU44) problemem staje się także niedostateczna liczba lokomotyw szybkich, rozwijających prędkości ponad 125 km/godz. W związku z tym na szeregu tras (m.in. Łódź – Warszawa) PKP Intercity wykorzystuje potencjał zmodernizowanych torów w niewielkim stopniu. Niewielka rezerwa zmusza też przewoźnika do awaryjnego zastępowania lokomotyw serii EP09 i nowszych wolniejszymi maszynami serii EU/EP07, co generuje opóźnienia.

Należy również dodać, że zrealizowane w ostatnich latach dostawy jednostek elektrycznych (pociągi serii Pendolino, Pesa Dart i Flirt3) zrodziły nowe trudności w obsłudze ruchu. Największą z nich jest związane z konstrukcją pojazdów zespolonych radykalne zmniejszenie elastyczności w formowaniu składów. W związku z tym, że PKP Intercity eksploatuje obecnie zespoły trakcyjne przeznaczone do obsługi pociągów IC tylko jednej długości (jednostki Dart i Flirt mają po osiem wagonów), w okresach szczytów przewozowych składy bywają przepełnione, a praktycznej możliwości ich wzmocnienia nie ma. Zjawisko to nie występuje natomiast w przypadku pociągów EIP (ich kursy realizowane są również jednostkami zespolonymi – Pendolino), bo zdecydowano się limitować liczbę sprzedawanych biletów (nie wydaje się biletów bez wskazania miejsca siedzącego). W jednostkach Dart i Flirt brakuje często także miejsc przeznaczonych do przewozu rowerów, wielokrotnie nie wystarcza też miejsc w przedziale gastronomicznym (na potrzeby baru wygospodarowano miejsce na tylko trzy stoliki).

4.3. Oferta taryfowa

Podstawowa taryfa przewoźnika opiera się na naliczaniu opłaty w zależności od długości trasy przejazdu i kategorii pociągu i jest bardzo degresywna. Jej konstrukcję można uznać za przestarzałą, nie uwzględnia ona bowiem specyfiki ruchu na różnych trasach. W ostatnich latach przewoźnik konsekwentnie obudowuje ją jednak ofertami o charakterze promocyjnym, które dość skutecznie dostosowują bazowy cennik do współczesnych realiów rynkowych. Jednocześnie istnienie podstawowej tabeli opłat pozwala bez problemów określić koszt prze-

-intercity-76824.html (30.10.2016).
49. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/ekspresy-nadal-bez-wagonow-restauracyjnych-74302.html (30.10.2016).
50. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pesa-za-czesc-awarii-lokomotyw-gama-odpowiadalo-niewlasciwe-paliwo-74189.html (30.10.2016).
51. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/znow-problem-z-gamami-nie-kursuja-pociagi-ic-do-zagorza-i-zamoscia-77636.html (30.10.2016).
52. http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/klient-nasz-pan-pkp-ic-podstawilo-ciezarowke-na-rowery-77852.html (22.10.2016).

jazdu np. w mniej popularnych relacjach, dla których nie stworzono osobnej taryfy o charakterze promocyjnym. Taki układ ma więc istotne zalety, łączy bowiem uniwersalność systemu sprzedaży z możliwością wyznaczania osobnych cen dla konkretnych relacji, w których przewoźnik chce skutecznie konkurować z określonymi podmiotami (na ogół z przewoźnikami autobusowymi) lub z transportem indywidualnym.

Promocje biletowe PKP Intercity

Konstrukcja ofert promocyjnych różni się istotnie w segmentach EIC – EIP i IC – TLK. W tym pierwszym PKP Intercity premiuje przede wszystkim zakup biletu w przedsprzedaży (w różnej formie). Dostępne są najtańsze bilety za 49 zł (w najkrótszych relacjach także za 29 zł, w najdłuższych minimalna opłata wynosi 59, 69, 79, 99 lub 100 zł; od każdego z pułapów cenowych udziela się ulg ustawowych), duża część cen promocyjnych ma charakter zryczałtowany i nie zależy od odległości przejazdu. W segmencie połączeń IC – TLK wyznaczono natomiast obszerną listę relacji, w których obowiązują niższe, zryczałtowane, określone osobno dla każdej z tras ceny biletów niż wynika to z podstawowej tabeli. Są to tzw. Bilety Taniomiastowe – np. w relacji Gdynia – Łódź zryczałtowana cena biletu (normalnego) wynosi 49,90 zł, podczas gdy w podstawowej taryfie cena wynosiłaby 67 zł.

System zdecydowanie premiuje połączenia bezpośrednie, bo bilety według tej oferty wydawane są tylko na przejazdy bez przesiadki, ale za to niezależnie od trasy danego pociągu. Podróżni decydujący się na wyjazd w porze, w której przewoźnik nie uruchamia kursu bezpośredniego, są więc niejako „karani" podwójnie: i koniecznością przesiadki, i wyższą ceną biletu. Jest to zdecydowanie jeden z kluczowych mankamentów oferty PKP IC: w przypadku żadnego innego przewoźnika kolejowego w Polsce nie zachodzi konieczność zakupu nowego biletu przy przesiadce do innego pociągu tego samego przewoźnika, a w wielu wypadkach jeden bilet można zakupić również przy zmianie przewoźnika.

Niezależnie od ofert promocyjnych PKP Intercity oferuje rabat za zakup biletu w przedsprzedaży sięgający 30% ceny, który udzielany jest jednak wyłącznie od cen z podstawowej taryfy biletowej (zdarzają się więc sytuacje, w których realnie wcześniejszy zakup nie przynosi podróżnemu korzyści, bo podstawowa cena z rabatem jest wyższa od ceny relacyjnej lub z nią porównywalna). Po wyprzedaniu biletów tańszych o 30% do sprzedaży trafiają kolejno pule w cenach zmniejszonych o 20% i o 10%. Mimo obniżenia cen w szeregu relacji opłaty za przejazd i tak bywają na niektórych trasach wyższe niż ceny biletów konkurencyjnych przewoźników autobusowych, także w relacjach, w których pociąg jedzie zauważalnie dłużej niż autobus (np. Łódź – Wrocław). Przy tym w wielu wypadkach wynika to również z agresywnej polityki cenowej niskokosztowych przewoźników autobusowych, w przypadku których bez większego trudu można nabyć bilety w cenie kilku-kilkunastu złotych nawet na długich trasach. W transporcie kolejowym, ze względu na wysokie koszty jego funkcjonowania, tak powszechna dostępność biletów w bardzo niskich cenach nie jest możliwa.

W ciągu ostatniej dekady kolej dalekobieżna przestała być w jakikolwiek sposób zintegrowana taryfowo z pociągami regionalnymi (więcej na ten temat: zob. w rozdziale Brak wspólnej taryfy głównym mankamentem polskiej kolei?). Obecnie współpraca biletowa z przewoźnikami regionalnymi ogranicza się do wzajemnej sprzedaży, i to w niepełnym zakresie (Łódzka Kolej Aglomeracyjna[53]) i nie ze wszystkimi spółkami (porozumień nie zawarto m.in. z Kolejami Małopolskimi i Arrivą RP).

Jedynie epizodyczna była także współpraca PKP Intercity z korporacjami taksówkowymi (np. w okresie świąteczno-noworocznym 2015/2016 podróżni kupujący bilet na pociągi najwyższych kategorii przez internet otrzymywali 15-procentową, a później także 50-procentową zniżkę na jednorazowe skorzystanie z usług jednej z ogólnopolskich firm taksówkarskich). Duże zainteresowanie ofertą, w ramach której pasażerowie pociągów EIP otrzymywali rabat na podróż taksówką[54], wskazuje na istotny potencjał ofert umożliwiających dojazd na dworzec lub z dworca.

4.4. Podsumowanie

Za podstawowe atuty PKP Intercity można uznać obecnie dobry stan sieci kolejowej pozwalający na osiąganie konkurencyjnych czasów przejazdu, relatywnie dużą (wciąż niedostateczną, ale w perspektywie czasowej rosnącą) liczbę taboru nowego bądź zmodernizowanego, który pozwala wykorzystywać w pełni parametry techniczne zmodernizowanych szlaków, i silną pozycję historyczną gwarantującą praktyczny monopol w zakresie kole-

53. https://lka.lodzkie.pl/aktualnosci/Wzajemna-sprzedaz-LKA-i-PKP-Intercity/ (30.10.2016).
54. http://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/przejazd-taksowka-za-polowe-ceny-z-biletem-na-pendolino.html (30.10.2016).

jowych przewozów dalekobieżnych. Atutem jest również stabilne dofinansowanie kursów z budżetu państwa (poprzez dotację celową i rekompensatę za udzielanie ulg ustawowych). Istotnymi czynnikami podnoszącymi szanse na umacnianie roli spółki w systemie transportowym kraju, a tym samym na sukces w wymiarze finansowym, są zmiana wizerunku pociągów tzw. segmentu pospiesznego (obecnie TLK/IC; głównie dzięki wymianie taboru) i unowocześnienie taryfy biletowej poprzez zróżnicowanie cen w zależności od specyfiki konkretnej relacji. Perspektywiczny rozwój możliwy jest nie tylko w zakresie budowania oferty własnej (także w kierunkach, które są obsługiwane przez PKP Intercity od niedawna i w niewielkim stopniu), ale także kooperacji z innymi podmiotami transportowymi, zwłaszcza działającymi w sektorze transportu miejskiego i regionalnego.

Atuty, mankamenty i zagrożenia dla PKP Intercity

Do czynników ryzyka należy zaliczyć zaś postępującą modernizację układu drogowego, która nie pozwala osiągać przewagi konkurencyjnej względem transportu indywidualnego, długotrwałe problemy z prowadzeniem ruchu w czasie kolejnych modernizacji tras i konkurencję ze strony zbiorowego transportu autobusowego. W perspektywie średniookresowej barierę rozwoju mogą stanowić braki taborowe, zwłaszcza w zakresie pojazdów trakcyjnych umożliwiających ruch z prędkościami powyżej 120 km/godz., i wagonów sypialnych oraz z miejscami do leżenia. Niedostateczna liczba wagonów z miejscami do siedzenia i lokomotyw spalinowych wymusza okresową dzierżawę taboru ze źródeł zewnętrznych, co wpływa na wzrost kosztów działalności. Dalszego unowocześniania wymaga system sprzedaży biletów i rezerwacji miejsc, zwłaszcza w zakresie nowoczesnych kanałów dystrybucji. Rewizji wymaga także polityka informacyjna przewoźnika, zwłaszcza w zakresie usług dodatkowych. Część z nich, jak np. możliwość skorzystania z darmowych e-booków w czasie podróży, cieszy się stosunkowo małą popularnością, bo do podróżnych nie dociera informacja o ich istnieniu. Sytuacja bez wątpienia byłaby lepsza w przypadku znaczącej poprawy dostępu do Internetu poprzez powszechną dostępność łączy WIFI i lepszej jakości zasięgu telefonii komórkowej.

5. Dokąd zmierzają Przewozy Regionalne?

5.1. Obecna sytuacja Przewozów Regionalnych

Przewozy Regionalne (PR) wkroczyły na drogę restrukturyzacji i, po kapitałowym wejściu w nią Agencji Rozwoju Przemysłu, realizowane są kolejne założenia planu przemian w spółce, choć brak na nie jeszcze formalnej zgody Komisji Europejskiej. W większości województw spółka ma zagwarantowaną obsługę przewozów kolejowych jeszcze przez kilka lat, ale później, prawdopodobnie, będzie musiała stawić czoła wysokim oczekiwaniom niektórych marszałków i, być może, rynkowej konkurencji. W jakiej kondycji jest obecnie największy regionalny przewoźnik pasażerski w Polsce i jakie wyzwania przed nim stoją?

Restrukturyzacja PR, czyli de facto ponowne upaństwowienie spółki

Warto przypomnieć, że wdrożony w 2015 r. plan restrukturyzacji spółki poprzez kapitałowe wejście w nią agencji rządowej nie był jedynym rozwiązaniem proponowanym przez analityków rynku kolejowego. Rozważano również m.in. scenariusz podziału spółki na 4 lub 5 silnych, regionalnych podmiotów (projekt podziału PR na mniejsze spółki regionalne został zasygnalizowany na Konwencie Marszałków Województw w styczniu 2012 r.[55]), przekazanie wszystkich regionalnych oddziałów PR marszałkom, lub nawet przekształcenie Przewozów Regionalnych w pasażerski pool taborowy i liberalizację rynku przewozów w regionach. W dwóch pierwszych przypadkach odpowiedzialność za długi przewoźnika wzięliby marszałkowie. Mimo wszystkich wad takiego rozwiązania (brak woli spłacania długów wobec spółek Grupy PKP przez samorządy wojewódzkie) otworzyłoby to jednak drogę do pozyskiwania środków unijnych na inwestycje taborowe. W przypadku pomocy publicznej od państwa (opcja zrealizowana w 2015 r.) nie jest to możliwe aż do zakończenia procesu restrukturyzacji, czyli do końca 2018 roku. Rząd PO-PSL, tuż przed końcem swojej kadencji, wybrał jednak drogę dokapitalizowania PR przez wyspecjalizowaną agencję rządową.

Restrukturyzacji by nie było, gdyby nie zgoda na ten proces marszałków większości województw, w których Przewozy Regionalne wykonują pracę przewozową. W obliczu strajku zapowiedzianego przez pracowników spółki, a więc pod ich naciskiem, 23 czerwca 2015 r. 13 z 16 marszałków zaakceptowało plan przejęcia 50%+1 akcji przez rządową Agencję Rozwoju Przemysłu, tym samym oddając ARP większościowy pakiet akcji w spółce. Należy przy tym przypomnieć, że marszałkowie dwóch województw: mazowieckiego i śląskiego, formalnie zaakceptowali plan restrukturyzacji, ale posiadając swoich przewoźników nie muszą martwić się o powodzenie bądź porażkę projektu. Na terenie tych województw praktycznie cały ruch pociągów regionalnych prowadzą spółki będące w 100% własnością marszałków: Koleje Mazowieckie i Koleje Śląskie (PR wykonują tylko część przewozów związanych z wyjazdami do sąsiednich województw). To jest zresztą swoisty paradoks, iż dwoma największymi samorządowymi udziałowcami PR są te samorządy wojewódzkie, które praktycznie nie korzystają z usług tej spółki. Wynika to z faktu, że gdy w 2008 r. dokonywano pierwszej restrukturyzacji ówczesnej spółki PKP PR, przekazując 100% udziałów województwom – udziały podzielono proporcjonalne do liczby mieszkańców, w wyniku czego największymi udziałowcami zostały woj. mazowieckie i śląskie. Po objęciu 50%+1 udziału przez ARP, pozostałe udziały nadal są proporcjonalnie rozłożone na 16 województw.

Do formalnego przejęcia pakietu akcji 50%+1 przez Agencję Rozwoju Przemysłu, a tym samym przelewu środków na konto przewoźnika, doszło 30 września 2015 roku. Przelano 770 milionów zł. 600 milionów zł. z tej puli, niemal od razu, przewoźnik przelał dalej, na konto PKP PLK (ponad 90% tych środków) i PKP Energetyka, których był dłużnikiem. Resztę środków przeznaczono na inwestycje i Program Dobrowolnych Odejść.

55. http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/znamy-plan-restrukturyzacji-pr-usamodzielnienie-oddzialow-wstepem-do-podzialu-spolki-28357.html, (26.10.2016).

5.2. Zmniejszenie liczby pracowników

Plan zmniejszenia zatrudnienia w Przewozach Regionalnych jest jednym z głównych filarów restrukturyzacji. We wrześniu 2015 roku zakładano konieczność redukcji zatrudnienia nawet o 2000 osób (wcześniej rozważano nawet redukcję 2600 etatów, co miało przełożyć się na 168,2 mln oszczędności). Ten plan się nie zmienił, jednak rozłożony został nie tylko na rok 2016, ale też na 2017. Na PDO w 2015 i 2016 roku przeznaczono 107 milionów zł. Do końca marca 2016 r., gdy zamknięto pierwszy etap zgłoszeń do PDO, skorzystało z niego 500 pracowników, a kolejnych 1000 wyraziło chęć udziału w nim. Spółka liczy, że do osób zwalnianych w ramach PDO dołączą także osoby odchodzące na emeryturę „naturalnie", co pozwoli zmniejszyć koszty programu. W rezultacie, w 2018 roku, z momentem zakończenia przebudowy struktur spółki, ma w niej pozostać 6500 pracowników[56]. Zdaniem Krzysztofa Mamińskiego, obecnego prezesa PR, taka liczba pracowników będzie optymalna do realizowania zakładanej w 2018 roku oferty. Odchodzą głównie pracownicy z obszaru drużyn pociągowych, częściowo też z zaplecza technicznego.

Efektywność pracy w PR rzeczywiście musi się poprawić, jest ona bowiem niższa niż u innych przewoźników regionalnych. Choć, z drugiej strony, trzeba uwzględnić fakt, że niemała część napraw taboru wykonywana jest w PR własnymi zasobami. Natomiast inni, mniejsi przewoźnicy zazwyczaj zlecają je na zewnątrz.

Obok zmniejszenia zatrudnienia i dostosowania jego skali do realiów rynkowych, największe wyzwanie stojące przed Przewozami Regionalnymi to wymiana taboru. Potrzeby w tym względzie są olbrzymie. Jak już wspomniano, w związku z otrzymaniem pomocy publicznej od państwa, droga do dofinansowania zakupów ze środków unijnych będzie zamknięta aż do momentu zakończenia procesu restrukturyzacji (z końcem 2018 roku). Zrealizowana, dzięki restrukturyzacji, spłata długów przedsiębiorstwa wobec spółek Grupy PKP wzmocniła jednak zainteresowanie Przewozami Regionalnymi ze strony banków. Wynika to również z faktu, że większość województw korzystająca z usług PR zawarła z nimi w 2015 r. bezprzetargowo, długoterminowe, 5-letnie umowy.

To z kolei daje gwarancję w miarę stabilnej pracy spółki, a więc także i stabilnych przychodów.

Tabela 3. Liczba przewiezionych pasażerów i liczba zatrudnionych pracowników PR w latach 2010 - 2016

rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (prognoza)
Liczba pasażerów (mln)	114	109	101	85	79	76	79
Liczba zatrudnionych (tys.)	13,7	12,7	11,9	9,8	9	8,5	7,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PR

5.3. Nowy tabor najpilniejszą potrzebą

28 września 2016 r. doszło do finalizacji starań PR o udzielenie kredytu. Przewozy Regionalne podpisały umowę kredytową na kwotę 629 mln zł z konsorcjum banków Banku Gospodarstwa Krajowego, PKO BP i BZ WBK. Pieniądze te przeznaczone będą na odnowę parku pojazdów pasażerskich: modernizację 36 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) serii EN57, zakup 7 nowych EZT oraz 3 nowych spalinowych zespołów trakcyjnych. Modernizacji poddana zostanie również 1 spalinowa lokomotywa i 4 wagony. Co ważne dla przyszłości parku taborowego PR – w warunkach postępowania przetargowego, które będzie można wdrożyć dzięki pozyskaniu ww. kredytu, znajdą się zapisy, na mocy których pracownicy PR zostaną przeszkoleni z przeprowadzania napraw i przeglądów, co pozwoli spółce samodzielnie realizować naprawy do poziomu P3 włącznie.

56. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/przewozy-regionalne-po-raz-pierwszy-na-plusie-78240.html, (26.10.2016).

Istotnym punktem w projekcie taborowym będzie również modernizacja baz utrzymania taboru w Skarżysku-Kamiennej, Lesznie (gdzie działa już zupełnie nowa, zautomatyzowana myjnia) i Kruszewcu, realizowana ze zdobytych właśnie pieniędzy. Ten ostatni zakład będzie prowadził naprawy taboru na poziomie P4 i poddawał pojazdy delikatnemu liftingowi, związanemu na przykład z instalacją systemów informacji pasażerskiej. Oprócz tego, zakład w Kruszewcu, zgodnie z polityką władz PR, ma również realizować naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych innych przewoźników. Na tym polu ma już zresztą pierwszy sukces - w pierwszej połowie 2016 pozyskując zamówienie z SKM Warszawa.

EN57 - przestarzały tabor bolączką Przewozów Regionalnych

Jakie są jednak realne potrzeby taborowe Przewozów Regionalnych? Na początku 2015 roku spółka posiadała na własność 701 sztuk EZT serii EN57 i pochodnej serii EN71 wyprodukowanych w latach 1961 – 1994 (ale tylko 49 z nich wyprodukowano po 1989 roku!), wobec czego średni ich wiek wynosił ponad 35 lat. Nie ma wątpliwości, że liczba EZT zdolnych do ruchu jest znacząco mniejsza, o czym świadczą coraz liczniejsze przetargi na kasację niezdolnych do ruchu elektrycznych zestawów (tylko w miesiącach letnich 2016 r. PR wyraziły wolę kasacji 60 EZT). Na koniec sierpnia 2016 PR posiadały jedynie 428 pojazdów serii EN57 i EN71, co oznacza spadek na przestrzeni 1,5 roku aż o 40%. Dane, do których dotarł w połowie 2015 roku „Rynek Kolejowy" mówiły, że do kasacji skierowanych może być nawet ponad połowa posiadanych wówczas EZT a ich liczba zredukowana do ok. 350 własnych sztuk.

Spółka posiada też bardzo nieliczne wagony pasażerskie (sprawnych jest ok. 30-40 sztuk) i zaledwie kilkanaście lokomotyw zdolnych do ruchu liniowego, których wciąż systematycznie się pozbywa. Przy czym naturalnie spadek liczby użytkowanych EZT serii EN57 i pochodnych wynika z faktu podejmowanych przez samorządy wojewódzkie inwestycji w nowy tabor.

W związku z zakupami nowego taboru przez marszałków, który jest następnie przekazywany do użytkowania PR (bądź własnym spółkom ze 100% udziałem danego województwa – przy czym zauważalny jest trend, zgodnie z którym, jeśli dane województwo korzysta zarówno z usług PR, jak i swojej spółki, to nowy tabor jest użyczany własnemu podmiotowi), należy się spodziewać dalszego ograniczania liczby starych EZT. Tutaj bardzo znamienny jest przykład województwa zachodniopomorskiego, które po zakończeniu zaplanowanego na lata 2017-2018 procesu wymiany taboru, w ogóle nie będzie korzystać z taboru PR, ponieważ wszystkie pojazdy należeć będą do samorządu wojewódzkiego.

Jeśli wziąć więc pod uwagę wykonaną już modernizację 21 EN57 (projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, modernizacja tych pojazdów zakończyła się jesienią 2015 r.), a także wspomnianą inwestycję z udzielonego kredytu, trudno nie ocenić planów taborowych PR – nawet biorąc pod uwagę inwestycje taborowe realizowane przez samorządy wojewódzkie – jako niewystarczających (i to nawet biorąc pod uwagę, że przeciętne dzienne wykorzystanie taboru (obiegi) w Przewozach Regionalnych jest z reguły niższe niż w przypadku taboru spółek „marszałkowskich" czy Arrivy RP). Z kolei z pieniędzy wypracowywanych przez PR na bieżąco, z pracy przewozowej, trudno będzie spółce myśleć o masowych zakupach taboru, które mogłyby zasypać generacyjną przepaść pomiędzy taborem eksploatowanym przez spółki marszałkowskie i tym, który nadal stanowi podstawę parku taborowego Przewozów Regionalnych. Następna duża szansa na kupno nowych pojazdów pojawi się prawdopodobnie dopiero po 2018 r., jeśli spółka zakończy z sukcesem proces przemian i dla procesu zyska aprobatę Komisji Europejskiej, która obecnie (według stanu na październik 2016 r.) sprawdza, czy pomoc publiczna dla PR była zgodna z prawem unijnym.

Tabela 4. Wyniki finansowe (przychody + dotacja) i strata netto Przewozów Regionalnych

rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (zapowiedź PR)
Wynik finansowy (mld)	1,6	1,7	1,7	1,5	1,4	1,1	1,5
Strata/zysk netto (mln)	-170	-53	-44	-54	-5	-88	39

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przewoźnika

5.4. Sytuacja finansowa

Dzięki pomocy finansowej Agencji Rozwoju Przemysłu (czyli de facto budżetu centralnego), Przewozy Regionalne spłaciły swoje długi wobec spółek Grupy PKP, dzięki czemu odpadły także wysokie koszty obsługi prawie 700-milionowego kredytu. Strata w bilansie z 2015 r., wynosząca 88 mln zł, była z kolei w dużej mierze powodowana pierwszą od lat dużą inwestycją taborową – wspomnianą modernizacją 21 EZT EN57. W rozmowie z „Rynkiem Kolejowym" Krzysztof Mamiński ocenił, że za 2016 r. po raz pierwszy w swej historii Przewozy Regionalne wykażą dodatni bilans, na poziomie 39 milionów zł[57]. Według szacunków, przychody w 2016 r. wynosić będą łącznie ok. 1,4 mld zł, głównie z przychodów z biletów, refundacji ulg i dotacji uzyskiwanej od samorządów.

Na proces restrukturyzacji Przewozów Regionalnych bardzo wnikliwie patrzą władze województw korzystających z usług PR. To od samorządów wojewódzkich zależy przyszłość spółki. Obniżenie kosztów działalności przewoźnika skutkować ma obniżeniem, bądź przynajmniej zatrzymaniem, wzrostu kosztów usługi. Było to jednym z warunków zgody marszałków na wejście w restrukturyzację z udziałem ARP.

Nie należy zakładać powrotu Przewozów Regionalnych do regionów o największym ruchu pasażerskim w Polsce – województw mazowieckiego i śląskiego, gdzie operują przewoźnicy samorządowi. Co jednak dziać się będzie w pozostałych regionach?

Przewozy Regionalne a spółki, których właścicielami są samorządy wojewódzkie

Z pewnością w najbliższych latach na powołanie swoich spółek nie zdecydują się samorządowcy z mniejszych województw. Oznaczać to będzie korzystanie przez nich, niezmiennie, z usług PR. Marszałkowie woj. warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, opolskiego, lubuskiego, lubelskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego zlecają (bezprzetargowo) Przewozom Regionalnym stosunkowo niewiele pracy eksploatacyjnej (choć na Podlasiu planowane jest zwiększenie, w grudniu 2016 r. wraz z wejściem w życie nowego rocznego rozkładu jazdy, pracy eksploatacyjnej PR o ok. 50%), nie wyrażają też woli powoływania własnej marki (choć jej zalążkiem na Podkarpaciu może być projektowana kolej aglomeracyjna, obejmująca wszystkie linie wychodzące z węzła rzeszowskiego, w tym planowaną do wybudowania linię kolejową do lotniska Rzeszów-Jasionka). Skupiają się więc na negocjacjach dotyczących ceny usługi lub ewentualnie zwiększenia liczby kursów w ramach przekazywanej PR dotacji. W większości tych województw podpisano już umowy na wykonywanie pracy przewozowej do końca 2020 roku.

Do 2020 roku Przewozy Regionalne operować będą na zelektryfikowanych liniach w województwie kujawsko-pomorskim, a także na części, w większości niezelektryfikowanych, linii w województwie pomorskim. W obu na zasadzie powierzenia usługi. Na obsługę części linii zelektryfikowanych, zawierających się w całości lub we fragmencie na terenie woj. pomorskiego (m.in. Słupsk - Gdynia, Gdynia – Elbląg czy Gdynia – Bydgoszcz) prawdopodobnie w najbliższych latach organizowane będą przetargi, gdzie z uwagi na krótki, roczny okres obowiązywania usługi obecność PR będzie raczej pewna – ewentualnie, w zależności od warunków konkretnego przetargu, część zadań przewozowych może być też realizowana przez PKP SKM Trójmiasto. Także władze woj. wielkopolskiego postanowiły zawrzeć z PR bezprzetargowo 5-letnią, obowiązującą do końca 2020 umowę. Przy czym głównym przewoźnikiem w tym województwie staje się spółka „marszałkowska" Koleje Wielkopolskie, które decyzją województwa ma mieć zwiększoną pracę eksploatacyjną.

Bardzo trudne rozmowy dotyczące przedłużenia istniejących jednorocznych umów prowadzone są w województwie zachodniopomorskim, które dzięki posiadaniu własnego taboru wysoko stawia przewoźnikowi poprzeczkę i, z chwilą zakończenia prac nad tym raportem, wciąż nie zdecydował się na umowę kilkuletnią. Po zrealizowanych zakupach 17 EZT Impuls w wyniku przetargu rozstrzygniętego latem 2016 r., także po zakończeniu, wspomnianej wcześniej, modernizacji pojazdów (które w momencie dokonywanych remontów – realizowanych przy współudziale środków samorządowych – przechodzą na własność województwa) przewoźnik wykonujący zadania na rzecz województwa będzie korzystał wyłącznie z taboru samorządowego. Również w województwie dolnośląskim (które również, analogicznie jak w woj. wielkopolskim, korzysta równolegle z usług PR oraz własnej spółki – Kolei Dolnośląskich, których rola w obsłudze regionu rokrocznie wzrasta kosztem spadku roli PR) rozmowy pomiędzy samorządem i PR idą jak po grudzie. Jednak prawdopodobnie zarządowi przewoźnika uda się wynegocjować umowę obowiązującą przynajmniej do momentu zakończenia restrukturyzacji w 2018 roku. Przewoźnik będzie też nadal obsługiwał część połączeń na trasie Poznań – Wrocław – Jelenia Góra – Szklarska Poręba, ze względu na 5-letnią trwałość projektu unijnego związanego z zakupem wagonów do obsługi tej trasy. Plany województwa zmierzają jednak mocno w kierunku

57. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/przewozy-regionalne-po-raz-pierwszy-na-plusie-78240.html (10.10.2016).

rozwoju Kolei Dolnośląskich, dlatego należy liczyć się z tym, że po 2018 roku liczba połączeń realizowanych przez pociągi PR na Dolnym Śląsku spadnie.

Najtrudniejsze rozmowy zarząd spółki prowadzi obecnie z województwami łódzkim i małopolskim. Oba te województwa wyraziły ustami swoich marszałków chęć przejęcia tamtejszych oddziałów PR i włączenia ich w ramy własnych przewoźników: Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Małopolskich. O ile jednak poprzedni zarząd PR (jego członkowie zrezygnowali z funkcji po wyborach parlamentarnych w 2015 r.) nie wykluczali takiego rozwiązania (wstępne rozmowy zakładały jednak, że stałoby się to nie wcześniej niż w 2018 r.), o tyle podejście nowego zarządu spółki jest już diametralnie inne. W rozmowie z „Rynkiem Kolejowym" pod koniec sierpnia 2016 r. obecnych prezes, Krzysztof Mamiński, oświadczył, że zarząd spółki Przewozy Regionalne nie przewiduje odsprzedaży jakiejkolwiek zorganizowanej części firmy, podkreślając, że stanowisko to nie ulegnie zmianie. Tak zdecydowane stanowisko ma poparcie ministra transportu i budownictwa Andrzeja Adamczyka, który nie tylko skrytykował samo utworzenie Kolei Małopolskich, ale stwierdził też, że tworząc tę spółkę, władze woj. małopolskiego działały na szkodę Przewozów Regionalnych, których są współwłaścicielem. Ostatnie decyzje władz województwa, związane z zakontraktowaniem w marcu 2016 roku 13 nowych EZT (typu Impuls) wyraźnie wskazują, że Małopolska podąża w kierunku usamodzielnienia się od PR, choć przed tym krokiem będzie musiało postarać się o utworzenie rozbudowanego, nowoczesnego zaplecza technicznego, którego Koleje Małopolskie nie posiadają, a co bez wątpienia będzie działaniem kosztownym.

Zbliżona sytuacja, związana z rozwojem wojewódzkiego przewoźnika, ma miejsce w województwie łódzkim, gdzie spółka Łódzka Kolej Aglomeracyjna, z myślą o rozwoju swojej siatki połączeń, zamówiła 14 nowych elektrycznych pociągów. I z pewnością swojej ekspansji nie zatrzyma.

Dążenie do powstrzymania dalszego zmniejszania pracy eksploatacyjnej Przewozów Regionalnych wyraźnie widać ze strony nowego rządu. Prowadzony proces restrukturyzacji (opierający się na pozyskaniu przez PR wspomnianego kredytu na inwestycje taborowe) uważany jest przez ekipę rządową za sukces, co wyraźnie podkreśla nie tylko Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, ale także Ministerstwo Rozwoju, pod które podlega Agencja Rozwoju Przemysłu, posiadająca większościowy pakiet udziałów spółki. MIB podkreśla też konieczność powołania integratora rynku kolejowych przewozów lokalnych, choć o konkretach, poza chęcią stworzenia wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników, opinia publiczna nie została jeszcze poinformowana.

5.5. Dialog z Komisją Europejską

Pomoc publiczną na oddłużenie i restrukturyzację Przewozy Regionalne uzyskały w 2015r., przed wyrażeniem na to zgody przez Komisję Europejską. Opinia dotycząca szans przeprowadzenia całego procesu przed KE, którą wydał Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, wskazywała, że o taką zgodę ze strony KE spółka powinna wystąpić wcześniej. Mając jednak świadomość długotrwałych procedur sprawdzających na forum KE i jednocześnie złą kondycję finansową Przewozów Regionalnych, zdecydowano się na proces restrukturyzacyjny z wyprzedzeniem zgody. Wątpliwości dotyczą tego, czy inne formy pomocy spółce, udzielane wcześniej, powinny być kontynuowane, a także tego, czy wzmocnienie roli PR nie wpłynie na funkcjonowanie rynku, zwłaszcza w obliczu planów jego uwolnienia, związanych z planowanym wprowadzeniem liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, które mają zostać wprowadzone w ramach tzw. IV pakietu kolejowego.

Procedura oficjalnego zatwierdzenia pomocy publicznej dla podmiotów takich jak PR trwa średnio około 18 miesięcy (rozpoczęła się we wrześniu 2015 r.) i kończy się raczej pozytywnie. Mimo że Komisja Europejska formalnie wymaga od wnioskujących oczekiwania na swoją zgodę, to w praktyce w przeszłości zdarzało się KE akceptować procesy wykonane z wyprzedzeniem, przed formalną zgodą KE. Było tak na przykład w przypadku Czech Airlines, którą finansowo wzmocniono 30 czerwca 2010 r., a KE wydała decyzję pozytywną dopiero 19 września 2012 r. Podobną procedurę przeszły także łotewskie linie lotnicze Air Baltic, które rząd wspomógł finansowo w październiku i grudniu 2011 roku, a decyzja akceptująca działanie łotewskiego rządu została wydana 3 lata później.

Warto w tym miejscu przypomnieć o wycofaniu się Przewozów Regionalnych w 2015 roku – w tym samym czasie, kiedy zapadła decyzja o wsparciu finansowym PR w ramach restrukturyzacji – z obsługi komercyjnych połączeń InterRegio (międzywojewódzkie połączenia przyspieszone, stanowiące bezpośrednią konkurencję dla pociągów kategorii TLK spółki PKP Intercity, które są dofinansowywane przez rząd). W świetle planów restruk-

turyzacji i związanej z nimi pomocy publicznej, Komisja Europejska z łatwością mogłaby dopatrzyć się zaburzenia rynku przewozów poprzez tzw. subsydiowanie skrośne połączeń, które miały w założeniu być komercyjne. Warto też przypomnieć opinię UOKiK, która stwierdzała, że „KE (...) może uzależnić wydanie decyzji akceptującej pomoc od wdrożenia przez państwo polskie pewnych środków otwarcia rynku"[58].

5.6. Zmiany wizerunku przewoźnika

Istotną zmianą z punktu widzenia wizerunku spółki ma być zmiana jej nazwy, na Polskie Regio, co oficjalnie potwierdził prezes Mamiński. Ponadto zmienione ma być logo oraz, delikatnie, malatura taboru, która w opinii obecnego zarządu i części pasażerów, jest zbyt agresywna i niespokojna (zmodernizowane w 2015 roku pojazdy EN57 miały przypominać barwami tygrysa i takie też miano bardzo szybko otrzymały). Kolor pomarańczowy pozostanie jednak prawdopodobnie dominującym. Spółka chce też upowszechniać mobilne rozwiązania w sprzedaży biletów i modernizować swoją stronę internetową pod kątem zwiększenia jej funkcjonalności.

58. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/przewozy-regionalne-otrzymaly-pieniadze-przed-zgoda-ke-co-to-moze--oznaczac-74046.html (26.10.2016).

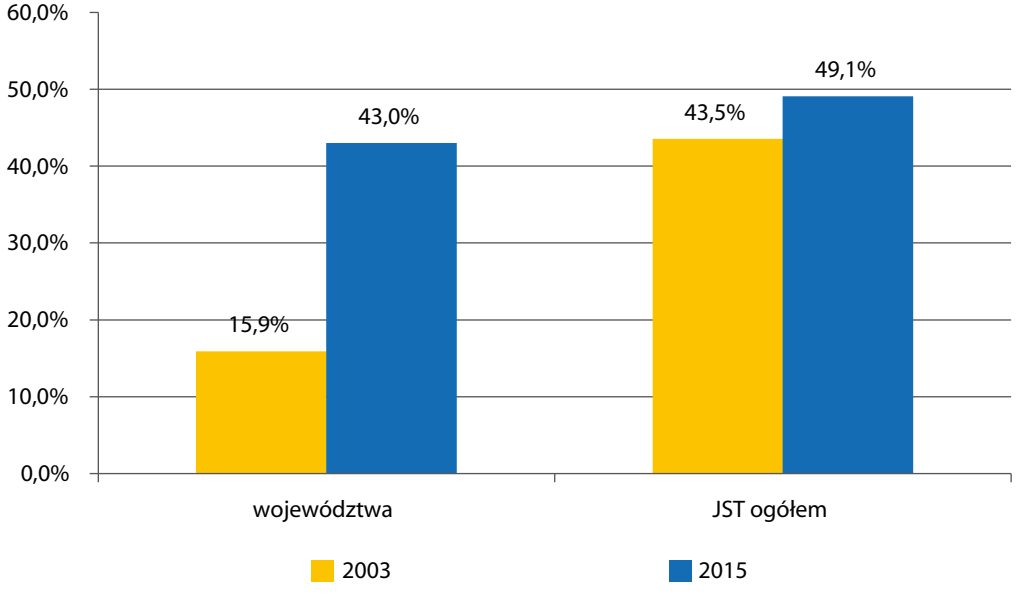
6. Mnogość operatorów regionalnych – atut czy wada

6.1. Samorząd województwa – wprowadzenie

Powstanie z dniem 1 stycznia 1999 r. samorządu województwa stworzyło możliwość partnerskich rozwiązań w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego na poziomie regionalnym. Do tego czasu, niemal 2500 gmin, których kompetencje obejmowały kwestie lokalne, nie było w stanie przeciwstawić się chaotycznej polityce PKP zmierzającej do radykalnej redukcji podaży w segmencie kolejowych przewozów regionalnych. Nie posiadało również odpowiednich kompetencji, a w szczególności – adekwatnego systemu finansowania.

Znaczenie samorządu województwa rosło stopniowo wraz z rozszerzaniem zakresu jego kompetencji oraz dzięki zmianom w jego strukturze dochodów. Ustawa o finansach publicznych z 2003[59] roku wprowadziła istotne zmiany w strukturze dochodów samorządów, w szczególności samorządu województwa, opierając je na znacznie wyższym niż poprzednio, udziale w podatku od osób prawnych (14,75% od 2004 r.). Uzupełnieniem takiego źródła dochodów o wysokiej podatności na wahania koniunkturalne jest udział w podatku od osób fizycznych (1,60% od 2004). Porównując strukturę bazy dochodowej gmin i miast na prawach powiatu z samorządem województwa należy wskazać na brak bardziej stabilnych dochodów własnych, takich jak np. podatek od nieruchomości, a także ograniczone zasoby majątku trwałego.

Wykres 3. Samodzielność dochodowa samorządu województwa na tle sektora JST w 2003 i w 2015 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu państwa[60]

59. Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dz. U. 2003, nr 203 poz. 1966.
60. Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2003 r. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Rada Ministrów, Warszawa 2004 oraz Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 20015 r. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Rada Ministrów, Warszawa 2016.

Wzrostowi znaczenia samorządu województwa na rynku kolejowych przewozów regionalnych towarzyszył stopniowy wzrost siły ekonomicznej wyrażonej w dochodach per capita oraz samodzielności dochodowej ich budżetów. Samodzielność dochodowa samorządu województwa znacząco wzrosła z 16% w 2003 r. do 42% w 2015 r., przy czym jego udział w dochodach ogółem sektora samorządowego wzrósł nieznacznie[61]. Zmiana struktury dochodów samorządu województwa pozwoliła m.in. na bardziej efektywne organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, choć dyskusyjnym pozostaje proces dynamicznego usamorządowienia podażowej strony tego rynku.

6.2. Ewolucja roli samorządu województwa na rynku kolejowych przewozów regionalnych

Rola samorządu województwa od tzw. „usamorządowienia" kolejowych przewozów pasażerskich w regionie (przejęcia kompetencji w zakresie organizowania i finansowania kolejowych przewozów pasażerskich) podlegała ewolucji. W początkowym okresie, samorząd województwa pełniąc formalnie rolę organizatora przewozów dysponował zbyt szczupłą bazą dochodową dla efektywnego egzekwowania regionalnej polityki transportowej, w której transport kolejowy powinien odgrywać rolę do której predestynują go jego cechy eksploatacyjno-ekonomiczne. W procesie stopniowego przejmowania odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych można wyodrębnić konkretne fazy (opisane szczegółowo w tabeli poniżej).

Samorząd wojewódzki jako organizator transportu kolejowego

Od 2004 r. organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych było finansowane z dochodów własnych samorządu województwa. Do końca 2003 r., na realizację tego zadania własnego, województwa otrzymywały dotacje celowe z budżetu państwa[62]. Wymóg organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich przez samorządy wojewódzkie był wprost zapisany w pierwotnej wersji (z 2003 r.) Ustawy o transporcie kolejowym[63], jednak obecnie taki zapis w tej ustawie już nie obowiązuje. Obecnie wiążący jest zapis Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 r.[64], zgodnie z którym organizatorem publicznego transportu publicznego na szczeblu lokalnym i regionalnym jest jednostka samorządu terytorialnego (bądź związek JST) właściwa terytorialnie bądź kompetencyjnie, na postawie porozumień z innymi JST, dla danej linii/sieci komunikacyjnej.

Biorąc jednak pod uwagę, że zdecydowana większość linii kolejowych w Polsce ma zasięg ponadpowiatowy, w związku z czym organizatorami przewozów na nich i tak w większości wypadków są samorządy wojewódzkie – praktyka funkcjonowania transportu kolejowego, pomimo opisanej zmiany przepisów, de facto nie zmieniła się[65].

61. Wołek, M., Wydatki samorządów województw na transport kolejowy w Polsce w roku 2012, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka" 2014, nr 52.
62. Sprawozdanie z wykonania budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2004 r. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Tom II. Rada Ministrów, Warszawa 2005, s. 125.
63. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003, nr 203 poz. 1966.
64. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2011, Nr 5, poz. 13.
65. Wyjątek stanowi tak naprawdę Miasto Stołeczne Warszawa, które organizuje transport kolejowy (SKM Warszawa) na szczeblu gminnym, w porozumieniu z podwarszawskimi JST, które powierzają M. St. Warszawa organizację transportu na swoim terenie. Oprócz tego, sporadycznie zdarzają się przypadki, w których samorządy lokalne (gminne) przekazują samorządowi wojewódzkiemu, w formie dotacji celowej, wsparcie finansowe w celu zwiększenia liczby pociągów obsługujących daną gminę. Nadal jednak organizatorem PTZ w tym przypadku są województwa.

Tabela 5. Fazy procesu angażowania się samorządu województwa w rynek kolejowych przewozów regionalnych

Lata	Finansowanie przewozów	Struktura własnościowa przedsiębiorstw kolejowych	Polityka taborowa
2001–2003	Przekazywanie dotacji z budżetu Państwa przewoźnikom kolejowym. Otrzymywane z budżetu państwa środki były kompletnie nieadekwatne do potrzeb, pogłębiając strukturalny kryzys spółki PKP Przewozy Regionalne.	Państwowe	Niewielkie zakupy autobusów szynowych.
2004–2008	Wzrost wartości środków przekazywanych przewoźnikom. Przekazywane środki pochodzą z dochodów własnych.	Rozpoczęcie procesu usamorządowienia (m.in. Koleje Mazowieckie, WKD, PKP SKM w Trójmieście), powstają nowe spółki (np. Koleje Dolnośląskie, komunalna spółka SKM Warszawa).	Większe zaangażowanie środków samorządowych w pozyskanie i modernizację taboru kolejowego, również elektrycznego. Wykorzystanie leasingu.
2009–2014	Duże zaangażowanie finansowe JST w operatorów, przy niekorzystnych zmianach w otoczeniu (np. nowa, restrykcyjna ustawa o finansach publicznych, ustawa o transporcie publicznym nie rozwiązująca podstawowego problemu braku integracji podsystemów transportu pasażerskiego).	Wszystkie samorządy stają się współwłaścicielami operatora Przewozy Regionalne. Równolegle tworzone są nadal spółki, których właścicielem jest pojedynczy samorząd województwa (Koleje Wielkopolskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna).	Wysokie wydatki na tabor kolejowy współfinansowane ze środków unijnych. Beneficjentem są zarówno operatorzy jak i JST. Różnicowanie środków na odtwarzanie taboru (środki własne, budżet Państwa Fundusz Kolejowy, środki unijne). Pozyskiwanie przez samorządy używanych EZT, które poddawane były modernizacji.
od 2015 r.	Brak istotnych zmian w sposobie finansowania operatorów kolejowych.	Utrwalenie dominacji kapitału samorządowego w spółkach przewozowych (z wyjątkiem Arriva RP i PKP SKM w Trójmieście, w którym to JST mają mniejszościowe udziały).	Zakończenie inwestycji współfinansowanych w ramach perspektywy 2007-2013. Rozpoczęcie przygotowań do zakupu taboru w nowej perspektywie finansowej, w której większy nacisk położony jest na radykalną odnowę parku elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Źródło: opracowanie własne

U podstaw decyzji o powołaniu, przez niektóre samorządy wojewódzkie, własnych operatorów kolejowych leżały nieefektywność ekonomiczno-eksploatacyjna ówczesnego przewoźnika PKP Przewozy Regionalne (m.in. zadłużenie, przerost zatrudnienia, brak rzetelnej informacji rynkowej, brak istotnych rezultatów procesu restrukturyzacji), chęć kształtowania podażowej strony rynku usług kolejowych oraz przygotowywanie dużych projektów taborowych współfinansowanych ze środków UE.

Proces tworzenia kolejowych operatorów samorządowych pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków:

- powoływały je samorządy województw o największym potencjale ekonomicznym, wyrażonym dochodami z tytułu CIT per capita (z wyłączeniem SKM Warszawa, która jest kolejowym operatorem komunalnym należącym do M. St. Warszawy);
- utworzone spółki funkcjonują na rynkach atrakcyjnych, biorąc pod uwagę liczbę ludności, jej koncentrację, zamożność społeczeństwa i potoki związane z potrzebami obligatoryjnymi (praca, nauka) zdeterminowanymi funkcjonowaniem silnych w skali kraju ośrodków metropolitalnych (Warszawa, Wrocław, Kraków, Poznań, Łódź) – rekompensaty przekazane operatorom kolejowym przez samorządy województw mazowieckiego, śląskiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego stanowiły w 2012 r. połowę ogółu ich wartości dla wszystkich regionów w Polsce;
- decyzja o powołaniu kolejowego operatora samorządowego znajdowała swe odzwierciedlenie w Regionalnych Programach Operacyjnych poszczególnych województw – przewidziano w nich znaczne środki na zakup taboru kolejowego dla tych spółek. Województwa posiadające zarówno własne spółki, a jednocześnie korzystające z usług Przewozów Regionalnych praktycznie nie inwestują w tabor spółki PR. Zdecydowaną większość środków na inwestycje w tabor województwa przeznaczają na spółki, których są jedynymi właścicielami. Wyjątek w tym względzie stanowi woj. łódzkie, gdzie w ostatnich latach dokonano m.in. znaczącego odnowienia jednostek EN57 użytkowanych przez Przewozy Regionalne.

Wykres 4. Harmonogram tworzenia kolejowych operatorów samorządowych

Źródło: opracowanie własne

Zdjęcie 2. Warszawa Zachodnia, peron 8.

Źródło: Łukasz Malinowski

Wykres 5. Harmonogram rozpoczęcia przewozów przez kolejowych operatorów samorządowych

Źródło: opracowanie własne

Odpowiedzialność polityczna samorządów województw, w ramach istniejącego systemu prawnego, uniemożliwiającego de facto pełną integrację taryfowo-biletową transportu pasażerskiego w regionie, jest przyczyną, dla której samorząd ten występuje obecnie w kilku rolach, mianowicie:

- zamawiającego usługę (definiującego zakres ilościowy i jakościowy oferty);
- właściciela/współwłaściciela operatora kolejowego (operatorów kolejowych);
- podmiotu finansującego, bądź współfinansującego (w przypadku pozyskania środków zewnętrznych) zakup/modernizację taboru;
- podmiotu finansującego/współfinansującego modernizację/budowę infrastruktury transportu kolejowego (poprzez środki alokowane w Regionalnych Programach Operacyjnych lub, w przypadku projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko).

6.3. Relacje: właściciel – spółka samorządowa

Decyzja o utworzeniu własnego, samorządowego, operatora kolejowego ma długofalowe skutki o charakterze eksploatacyjnym i finansowym. Z reguły, samorząd województwa wyposaża operatora samorządowego w kontrakt długoterminowy, stanowiący zabezpieczenie kredytu zaciągniętego na pokrycie wkładu własnego w ramach projektu taborowego współfinansowanego ze środków unijnych. Z jednej strony samorząd unika wzrostu zadłużenia (choć rosną wydatki bieżące z tytułu wyższej rekompensaty dla operatora), z drugiej zaś rośnie wartość aktywów operatora samorządowego. Dla przykładu, aktywa Kolei Dolnośląskich w perspektywie lat 2009-15 wzrosły z 8 do prawie 307 mln zł.

6.4. Podsumowanie

Układ obsługi regionalnych i lokalnych kolejowych przewozów pasażerskich może ulec zmianie po tzw. uwolnieniu rynku, zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Jednak ta perspektywa jest w tym momencie dosyć odległa. W związku z tym, aktualna diagnoza stanu rozwiązań opisywanych przewozów obejmuje następujące wnioski:

Brak strategicznych rozstrzygnięć odnośnie przyszłej roli przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne, przy stopniowym wzroście wydatków bieżących na regionalne przewozy kolejowe, pozwala sądzić, że znaczenie kolejowych operatorów samorządowych będzie rosnąć.

Sytuacja, w której samorząd województwa pełni kluczową i wieloraką rolę (m.in. organizator przewozów, właściciel lub współwłaściciel operatora kolejowego, dysponent części środków na modernizację i zakup taboru kolejowego, dysponent środków na modernizację infrastruktury kolejowej) na rynku kolejowych przewozów pasażerskich, powinna znajdować dopełnienie w stabilnym i przewidywalnym systemie jego dochodów. Filarami dochodów własnych samorządu województwa, z których zasadniczo finansowane są wydatki bieżące na transport kolejowy, są udziały w podatku od osób prawnych (CIT) oraz, w mniejszym stopniu, udziały w podatku od osób fizycznych (PIT). Oznacza to silną podatność finansów samorządu województwa na dekoniunkturę gospodarczą i w przypadku wystąpienia kryzysu gospodarczego, może to skutkować możliwością redukcji oferty przy dość sztywnym poziomie i strukturze wydatków samorządowych i kosztów operatora (w których

amortyzacja stanowi powyżej 10% ogółu kosztów, np. w Kolejach Dolnośląskich 12% w 2015 r., w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej 18% w 2014 r.).

Zjawisko monopolizacji rynków regionalnych w transporcie kolejowym

Funkcjonowanie silnych podmiotów samorządowych będącymi podmiotami wewnętrznymi sprzyja monopolizacji rynków regionalnych, co stawia pod znakiem zapytania zagadnienie kształtowania rynku w oparciu o mechanizm konkurencji (zwłaszcza że równolegle, w ramach restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, większość województw podpisała bezprzetargowo w 2015 r. długoterminowe, 5-letnie umowy z PR).

Postępować będzie koncentracja wydatków na regionalny transport kolejowy w województwach, w których funkcjonują kolejowi operatorzy samorządowi, zarówno w zakresie wydatków bieżących (stopniowy wzrost pracy eksploatacyjnej, wynikający z rosnących oczekiwań mieszkańców odnośnie rozwoju oferty transportu kolejowego, szczególnie na obszarach metropolitalnych), jak i majątkowych (kontynuacja programów taborowych w perspektywie co najmniej do roku 2020).

Nie można wykluczyć podejmowania próby ekspansji kolejowych operatorów samorządowych na sąsiednie województwa w zakresie większym niż dotychczas, co oznacza, że konkurencja może pojawić się również w województwach nie posiadających własnych spółek.

7. Tabor – nie zawsze dostosowany do potrzeb

7.1. Ogólny opis sytuacji taborowej w Polsce

Polski rynek taborowy od wielu lat oceniany jest przez przedstawicieli zagranicznych podmiotów produkujących pojazdy kolejowe jako niezwykle perspektywiczny i obiecujący. Wynika to z bogatych tradycji kolejowych (sporej gęstości sieci kolejowej w porównaniu z większością państw Europy Środkowej) w Polsce, dużej liczby pojazdów wymagających wymiany lub modernizacji oraz czerpania przez krajowe podmioty z możliwości dofinansowania takich przedsięwzięć z funduszy Unii Europejskiej. Pomimo tego, do niedawna trudno było powiedzieć, aby – pod względem liczby i wielkości zamówień – spełniał on pokładane w nim nadzieje.

Zamawiane były niewielkie serie pojazdów, a w większości przypadków w przetargach kierowano się wyłącznie kryterium najniższej ceny (co zresztą umożliwiło rozwój krajowym producentom taboru pasażerskiego, cechującym się kosztami pracy niższymi niż w Europie Zachodniej). Sytuacja ta w pewnym stopniu uległa poprawie (m.in. coraz częściej w warunkach przetargów, oprócz kryteriów cenowych, istotne znaczenie dla wyboru dostawcy taboru mają również kryteria techniczne), choć wciąż brak jest m.in. koordynacji zakupów czy też spójnej polityki taborowej, która powinna objąć jeśli nie wszystkich, to chociaż większość przewoźników pasażerskich świadczących swe usługi na terenie naszego kraju.

Poniżej scharakteryzowano tabor, jaki eksploatują przewoźnicy pasażerscy w Polsce, jak również opisano politykę właścicieli taboru/organizatorów transportu w tej sferze.

Przewozy Regionalne – największy przewoźnik w Polsce, użytkujący ok. 800 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) oraz ponad 120 spalinowych zespołów trakcyjnych (i wagonów silnikowych), potocznie określanych mianem „szynobusów". Spółka eksploatuje zarówno pojazdy własne (w zdecydowanej większości są to pojazdy kilkudziesięcioletnie, wymagające modernizacji lub wymiany) oraz te, które są użyczane przez samorządy poszczególnych województw. Pojazdy będące własnością samorządów – organizatorów transportu kolejowego w regionie – to w większości pojazdy stosunkowo nowe, zakupione niedawno (w tej lub poprzedniej dekadzie), wyprodukowane przez polskich dostawców taboru.

Ze względu na złą sytuację finansową przewoźnika, swą politykę taborową musi on opierać przede wszystkim na zasobności poszczególnych samorządów regionalnych. Zakłada ona eksploatację przede wszystkim EZT, sprzedaż posiadanych lokomotyw EU07 i wynajem EP07 na rzecz podmiotów zewnętrznych, a także pozbycie się zdecydowanej większości wagonów. Przewoźnik na lata 2016-2020 planuje także modernizację 36 EN57, modernizację 1 lokomotywy i 4 wagonów, a także zakup 7 nowych EZT i 3 nowych pojazdów spalinowych.

W połowie października 2016 r. Krzysztof Mamiński, prezes przewoźnika w tym czasie, zdradził plany zakupu w kolejnych latach aż 250 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Ich realność jest jednak uzależniona od sytuacji finansowej spółki, dostępności funduszy europejskich i zaufania, jakim obdarzą ją (lub nie) instytucje finansowe.

Samorządy wojewódzkie jako inwestorzy w nowy tabor do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych

Tu należy zauważyć, że samorządy wojewódzkie inwestowały, w większości wypadków, w ostatnich latach w tabor spalinowy – i tego rodzaju pojazdy będące w dyspozycji PR praktycznie w 100% stanowią tabor nowy (kilku-, maksymalnie kilkunastoletni), w większości wypadków spełniający współczesne oczekiwania podróżnych. Znacznie gorzej przedstawia się sytuacja w przypadku pojazdów elektrycznych: mimo obserwowanej poprawy polegającej zarówno na sukcesywnych zakupach przez samorządy nowych pojazdów, jak i na modernizacjach pojazdów serii EN57 – wciąż gros taboru elektrycznego stanowią niezmodernizowane jednostki EN57. Są to pojazdy całkowicie zdekapitalizowane, posiadające szereg niedogodności dla pasażerów (wysoka podłoga i brak urządzeń dedykowanych osobom niepełnosprawnym, nadmierny hałas, mało estetyczne wnętrze, bardzo czę-

sto nieszczelne okna i niesprawne ogrzewanie), a jednocześnie są one przystosowane do jazdy z – całkowicie niewspółmierną wobec współczesnych oczekiwań pasażerów – prędkością 100-110 km/godz. Najstarszy czynny pojazd serii EN57 będący własnością Przewozów Regionalnych (aktualnie, w 2016 r., jest on dzierżawiony Kolejom Śląskim) pochodzi z 1962 r.

PKP Intercity – przewoźnik dalekobieżny posiadający prawie 300 lokomotyw elektrycznych, ponad 60 spalinowych, 74 EZT oraz użytkuje obecnie ok. 1300 wagonów. Taką liczbą czynnych wagonów przewoźnik dysponował podczas sezonu wakacyjnego w 2016 r. Część wagonów PKP Intercity jest wyłączona z eksploatacji – obecne władze spółki deklarują, że optymalna liczba potrzebna to obsługi pociągów PKP IC to ok. 1450 wagonów i ten stan, po zintensyfikowaniu napraw i modernizacji wagonów, ma zostać osiągnięty prawdopodobnie pod koniec 2018 r.[66].

PKP Intercity - duże inwestycje, ale tabor wciąż zróżnicowany

W ostatnim czasie PKP Intercity zrealizowały ogromne, jak na polskie warunki, projekty taborowe – zakup 20 EZT Pendolino, 20 EZT Flirt3 oraz 20 EZT Dart. To wszystko, w połączeniu z zakupem 10 lokomotyw spalinowych Gama oraz modernizacją lokomotyw SM42 oznaczało znaczące zmiany w taborze eksploatowanym przez spółkę. Niestety, zaniechania związane ze zbyt małą skalą działań na polu eksploatacji i utrzymania, mające swoje przyczyny we wcześniejszych latach, sprawiły że pomimo tych inwestycji, pasażer wciąż nie zawsze jest w stanie odczuć poprawę standardu podróżowania. Problemem są zwłaszcza wagony, wymagające pilnie modernizacji. Pod koniec 2015 roku władze spółki zapowiedziały modernizację 60 lokomotyw EU/EP07 oraz 400 wagonów. Rozpoczęto także dialog techniczny z producentami na temat pozyskania przez przewoźnika do nawet 40 nowych elektrycznych lokomotyw. Stan taboru PKP IC należy określić jako zróżnicowany. Spółka użytkuje z jednej strony bardzo wyeksploatowane wagony liczące po kilkadziesiąt lat, wymagające pilnej modernizacji bądź rezygnacji z użytkowania. Jednocześnie jednak – poczynione zakupy pojazdów EZT, jak również dokonane inwestycje w park wagonowy (głównie modernizacje, ale też zakupy – w latach 2014-15 spółka pozyskała w sumie 45 nowych wagonów) sprawiają jednak, że, średnio biorąc, komfort podróżowania na wielu trasach, dzięki inwestycjom taborowym, znacznie się podniósł.

PKP SKM w Trójmieście – przewoźnik eksploatujący elektryczne zespoły trakcyjne (w większości sukcesywnie poddawane modernizacjom EN57 oraz dwa pojazdy 31WE Impuls), a także spalinowe zespoły trakcyjne (użyczane przez samorząd wojewódzki, w ramach obsługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). W latach 2013-2014 SKM przeprowadziła projekt modernizacji 21 EN57 do standardu EN57AKM. Kupiono również dwa nowoczesne zespoły trakcyjne 31WE Impuls dostarczone przez Newag. Sukcesywnie od kilku lat realizowane są remonty innych pojazdów elektrycznych jakimi dysponuje spółka (dzieje się to w ramach napraw głównych oraz rewizyjnych). Dzięki temu, choć flota SKM nadal opiera się na pojazdach EN57 – standard podróżowania SKM sukcesywnie podnosi się. Dane Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego mówią o zakupie łącznie 34 EZT (20 dla ruchu aglomeracyjnego i 14 dla tras regionalnych).

Koleje Mazowieckie – przewoźnik eksploatuje ponad 230 EZT, ponad 20 "szynobusów", 13 lokomotyw elektrycznych oraz – jako jedyny w Polsce – 59 wagonów piętrowych typu push-pull. Od kilku lat samorządowy przewoźnik prowadzi szeroko zakrojony program modernizacyjny elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57, a także pozyskał łącznie m.in. 38 nowych EZT. Dalsze plany mówią o pozyskaniu nawet 55 pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych w latach 2018-2022, 10 dwuczłonowych EZT w latach 2017-2018 oraz modernizacji kolejnych 39 EZT w okresie 2016-2017. Obecnie (wg stanu na marzec 2016 r.) ponad 70% pojazdów KM to składy nowe lub zmodernizowane.

Koleje Śląskie – przewoźnik regionalny eksploatujący ponad 60 elektrycznych zespołów trakcyjnych i 3 spalinowe zespoły trakcyjne. Problemy z poprawnym wykorzystaniem taboru były głównym powodem falstartu działalności spółki w grudniu 2012 r., kiedy to przejmowała od Przewozów Regionalnych obsługę ruchu w całym województwie (decyzja w tej sprawie, podjęta przez władze województwa zaledwie kilka miesięcy wcześniej, doprowadziła do tego, że nie udało się w odpowiednim czasie zgromadzić odpowiedniej liczby taboru – a używane wagony sprowadzane w ostatniej chwili z Niemiec i Czech okazywały się albo niesprawne, albo nie posiadały odpowiednich dokumentów uprawniających do ich eksploatacji w Polsce). Od tego czasu sytuacja taborowa przewoźnika uległa znaczącej poprawie, choć i tak na tle innych spółek kolejowych, których właścicielami są samorządy wojewódzkie, park taborowy KŚ prezentuje się stosunkowo najsłabiej (blisko 30 pojazdów stanowią – wypożyczone z Przewozów Regionalnych – niezmodernizowane EN57). Samorząd województwa śląskiego wspólnie z KŚ rozpisał przetarg na pozyskanie 13 nowych EZT (2 jednostek trójczłonowych, 1 dwuczłonowej oraz 10 czteroczłonowych) z opcją na pozyskanie kolejnych 6.

66. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-intercity-zaleglosci-w-naprawach-wagonow-nie-da-sie-naprawic-w-miesiac-77461.html (2.11.2016).

SKM Warszawa – miejski przewoźnik kolejowy wykorzystuje łącznie 32 EZT polskiej produkcji, dostarczane w latach 2005-2012. Wg informacji spółki, planowany jest w najbliższych latach zakup od 13 do 15 4-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii Piaseczno - Warszawa Gdańska – Legionowo/Wieliszew oraz Ożarów Mazowiecki – Warszawa Gdańska – Warszawa Rembertów. Ma to ścisły związek z planami rozszerzenia działalności SKM o kolejne odcinki na terenie aglomeracji. Wyposażenie taboru SKM ma charakter typowo aglomeracyjny (szerokie drzwi, układ siedzeń w znacznej części adekwatny jak w metrze, brak toalet).

Koleje Wielkopolskie – przewoźnik samorządowy, nie posiadający własnego taboru kolejowego (jest on własnością Województwa Wielkopolskiego lub jest dzierżawiony od Pesy Bydgoszcz), co w istotny sposób odróżnia KW od innych przewoźników samorządowych, będących właścicielem przynajmniej części użytkowanego przez siebie taboru. KW dysponują 28 pojazdami EZT (w tym 22 pojazdami serii EN76 Elf, pozyskanymi w największym jak dotąd przetargu samorządowym) i 22 spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Dalsze plany władz województwa mówią o zakupie 10-12 EZT i 5-7 pojazdów o napędzie spalinowym.

Warszawska Kolej Dojazdowa – eksploatuje wyłącznie elektryczne zespoły trakcyjne, w zdecydowanej większości wyprodukowane w ostatnich kilkunastu latach (EN95, EN97 i EN100). Na początku 2016 r., po zmianie napięcia w sieci na linii WKD (z 600 V do 3000 V) i dostawie przez Newag pierwszych pojazdów serii EN100, wycofane zostały wiekowe i wyeksploatowane pojazdy serii EN94, co znacznie podniosło standard podróżowania WKD.

Koleje Dolnośląskie – przewoźnik regionalny eksploatujący wyłącznie tabor będący w części własnością samorządu województwa, a w części własnością KD (łączna wielkość parku taborowego KD to 20 EZT i 25 pojazdów spalinowych). W ostatnim czasie pozyskał on 10 pojazdów serii 31WE oraz 6 pojazdów serii 36WE (wszystkie z „rodziny" pojazdów Impuls, wyprodukowane przez Newag Nowy Sącz), a także 4 dwuczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne SA139 Link, dostarczone przez Pesę Bydgoszcz. Władze województwa planują zakup kolejnych 11 elektrycznych (5-członowych) i 3 spalinowych zespołów trakcyjnych.

Arriva RP – przewoźnik będący własnością Kolei Niemieckich (DB) wykorzystuje tabor własny (duńskie pojazdy serii MR/MRD, zakupione w poprzedniej dekadzie jako tabor używany, a także pojazdy serii SA133 i SA134 wyprodukowane przez Pesę Bydgoszcz) oraz tabor użyczany przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Obecnie to wyłącznie pojazdy o napędzie spalinowym (38 jednostek). Wcześniej, gdy Arriva obsługiwała, w latach 2013-15, także linie zelektryfikowane, wykorzystywała również elektryczne zespoły trakcyjne (ED72 – pojazd pochodny serii EN57) będące własnością samorządu wojewódzkiego (w grudniu 2015 r. zostały użyczone Przewozom Regionalnym, które przejęły od Arrivy obsługę części linii zelektryfikowanych w woj. kujawsko-pomorskim). Okazyjnie w poprzednich latach Arriva eksploatowała także pojazdy wypożyczane od spółek w ramach DB – DB Regio.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna – samorządowy przewoźnik wykorzystuje wyłącznie tabor będący jego własnością (jest to 20 dwuczłonowych EZT typu Flirt3). Samorządowcy planują dalszą ekspansję spółki i mówią o planach zakupu łącznie nawet do 50 nowych EZT, jak również przejęcia taboru, który jest własnością samorządu województwa, ale obecnie jest eksploatowany przez Przewozy Regionalne (głównie mowa tu o modernizowanych – ze środków województwa – EN57, które w momencie przeprowadzania remontu zmieniają właściciela: wcześniej były własnością Przewozów Regionalnych). Na razie rozpisano przetarg na pozyskanie przez ŁKA 14 EZT.

Koleje Małopolskie – regionalny przewoźnik samorządowy, wykorzystujący 15 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN64 i EN99 Acatus Plus oraz EN77 Acatus II), dostarczonych przez Pesę Bydgoszcz. W 2016 r. Newag Nowy Sącz podpisał z samorządem małopolskim umowę na dostawę 12 nowych EZT Impuls (8 EZT czteroczłonowych oraz 4 EZT pięcioczłonowych) z opcją zakupu dodatkowych 4 pojazdów (2 czteroczłonowych oraz 2 pięcioczłonowych). Informacje przekazywane przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego mówią o chęci zakupu dalszych pociągów do 2020 r. Mowa o nawet 60 EZT, co ma związek z planami władz województwa w zakresie dalszego zwiększania roli Kolei Małopolskich w obsłudze kolejowej regionu (kosztem zmniejszania roli Przewozów Regionalnych) lub nawet całkowitego przejęcia przez tę spółkę obsługi województwa.

7.2. Specyfika zakupów taborowych w Polsce

Biorąc pod uwagę specyfikę przetargów na kolejowy tabor pasażerski w ostatnich latach, wyróżnić można kilka cech odróżniających polski rynek od innych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Pierwszą z nich jest zdecydowana dominacja polskich producentów, co spowodowane jest specyfiką przetargów oraz zamawianiem stosunkowo nielicznych serii pojazdów. W latach 2004-2016 bydgoska Pesa dostarczyła aż 52 % wszystkich pasażerskich pojazdów kolejowych wyprodukowanych na polski rynek (o łącznej wartości ponad 5,5 mld zł). Drugi w takim zestawieniu jest nowosądecki Newag – 18% (wartość zamówień to nieco ponad 2 mld zł), następnie FPS – 9%, Stadler – 8%, Bombardier – 7%, Alstom – 3%, Siemens – 2% oraz ZNTK Poznań – 1%.

Drugą cechą polskiego rynku taborowego jest silna pozycja samorządów, jako zamawiających nowe pojazdy. Ma to związek zarówno z przejęciem (w 2008 r.) udziałów w Przewozach Regionalnych przez samorządy wojewódzkie, jak i z tworzeniem własnych spółek przewozowych przez poszczególne regiony. Właściwie całość nowoczesnego taboru używanego w Polsce do świadczenia przewozów w regionach jest własnością poszczególnych samorządów wojewódzkich. Efektem takiego rozdrobnienia jest jednak brak skoordynowania pozyskiwania taboru, czy wspólnych zamówień dostaw nowych pojazdów.

Korzystnym wyjątkiem były tutaj utworzone przez sąsiadujące ze sobą województwa tzw. Grupy Zakupowe (Południowa – województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie oraz Zachodnia – województwa: lubuskie i zachodniopomorskie), w ramach których w latach 2013-2015 podpisano umowy na dostawy łącznie 35 EZT. Zgodnie z warunkami dofinansowania unijnego, są to pojazdy dedykowane przewozom międzywojewódzkim, co również, w szerszym kontekście, jest pozytywnym bodźcem dla regionalnych przewozów kolejowych (w ostatnich latach nierzadkim zjawiskiem było zmniejszanie oferty połączeń na wielu trasach przechodzących przez granicę województw – co zazwyczaj wynikało z niemożności porozumienia się sąsiednich województw w zakresie organizacji i finansowania połączeń).

Specyfika rynku taborowego - niewielkie zamówienia, krótkie serie poszczególnych typów pojazdów

W ostatnim czasie samorządy zdają się również przełamywać inną cechę polskiego rynku taborowego – dominację niewielkich zamówień, dotyczących jedynie kilku lub nawet pojedynczych pojazdów. Ogłoszono i rozstrzygnięto bowiem np. postępowania przetargowe na dostawy 12 EZT dla Małopolski, 17 EZT dla województwa zachodniopomorskiego i co najmniej 13 EZT dla Dolnego Śląska. Oczywiście, wciąż ciężko porównywać te zamówienia z przykładami z Europy Zachodniej, gdzie podpisywane są umowy ramowe na produkcję nawet kilkuset pojazdów, czy też z przetargami na tabor tramwajowy, gdzie również w Polsce standardem są jednorazowe zakupy kilkudziesięciu pojazdów.

Kolejną cechą polskiego rynku taborowego jest pozyskiwanie przede wszystkim nowych elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych. W ostatnich latach zakupy lokomotyw do przewozów pasażerskich były bardzo niewielkie. Od 2005 do 2015 r. dla polskich klientów dostarczono 302 nowe EZT oraz 188 pojazdów spalinowych. Jednocześnie na rynek trafiły jedynie 33 nowe lokomotywy dedykowane potrzebom przewozów pasażerskich. W przypadku przewoźników regionalnych, który (za wyjątkiem Kolei Mazowieckich) użytkują wyłącznie EZT lub „szynobusy", wynika to z kwestii ekonomicznych: eksploatacja składów wagonowych jest znacznie droższa, a obecne potoki podróżnych w większości wypadków nie wymagają angażowania wielkopojemnych składów wagonowych. Z kolei PKP Intercity opiera się, co prawda, na kilkudziesięcioletnich, ale znajdujących się w większości wypadków w co najmniej zadowalającym stanie technicznym lokomotywach EU/EP07, które okazały się bardzo sprawdzoną w eksploatacji konstrukcją i na razie nie wymagają działań związanych z ich pilną wymianą.

Z kolei zakup przez PKP Intercity nowych pojazdów EZT „uwolniło" m.in. część lokomotyw serii EP09, które wcześniej obsługiwały pociągi zastąpione obecnie m.in. przez Pendolino – lokomotywy można było zatem przeznaczyć na inne trasy. Trudno w związku z tym spodziewać się w najbliższych latach dużych zamówień na nowe lokomotywy.

Ostatnią specyficzną cechą polskiego rynku taborowego jest obecność bardzo dużej liczby pojazdów serii EZT EN57, która jest najdłużej produkowaną serią pojazdów na świecie (produkowana w latach 1961-93), wciąż szeroko wykorzystywaną do obsługi ruchu regionalnego. Pojazdy te są poddawane zaawansowanym modernizacjom, niemniej jednak jesteśmy świadkami pojawiania się głosów podających w wątpliwość zasadność dalszych tego typu przedsięwzięć, gdyż koszty modernizacji EN57 (wahające się zazwyczaj pomiędzy 7-10 mln zł za 1 pojazd) są de facto niewiele mniejsze od kosztów zakupu nowego pojazdu. Przy czym modernizacja EN57 przedłuży jego żywotność prawdopodobnie nie dłużej niż o 10-15 lat, a nowy pojazd powinien kursować przez, co najmniej, 30 lat.

W marcu 2016 r. w Polsce wciąż znajdowało się ok. 990 EZT serii EN57, spośród których ok. 29% stanowiły różne wersje modernizacyjne (EN57 SPOT, KM, AKM, AKŚ, AKŁ, AKW, AL, AKD, APR), a kolejne 8% właśnie poddawane było zabiegom modernizacyjnym. Oczywistym jest jednak to, że takich przedsięwzięć nie da się realizować w nieskończoność.

7.3. Co w przyszłości?

W opracowaniu przygotowanym przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR w 2012 r. oszacowano potrzeby taborowe przy uwzględnieniu ówczesnej pracy przewozowej. Zgodnie z tymi danymi, istniała wówczas potrzeba wymiany i zakupu aż 991 elektrycznych zespołów trakcyjnych, liczących 3, 4 lub 6 członów, a także 46 spalinowych zespołów trakcyjnych 2- i 3-członowych, jak również 534 wagonów dla ruchu dalekobieżnego oraz 11 wagonów piętrowych. Koszt zakupu tego taboru oszacowano wówczas na ok. 37 mld zł.

Od tego czasu, do końca 2015 r., na polski rynek trafiły 203 elektryczne zespoły trakcyjne: 2-, 3-, 4-, 5-, 6-, a nawet 8-członowe (pojazdy Pesa Dart i Flirt3, zakupione przez PKP Intercity), 52 wagony silnikowe i spalinowe zespoły trakcyjne (2- i 3-członowe), 45 nowych wagonów do ruchu dalekobieżnego oraz 22 wagony piętrowe. Wartość tych zakupów wyniosła łącznie ok. 5,8 mld zł. Do tego zasobu dodać można także pojazdy, które w wymienionym okresie były modernizowane.

Czy w Polsce powstaną poole taborowe?

W ostatnich latach pojawiły się głosy wskazujące na możliwą zmianę na polskim rynku, pod względem liczby zamówień, z powodu planowanego do wdrożenia IV Pakietu Kolejowego. Zakłada on m.in. konkurencyjne udzielanie zamówień na usługi przewozu pasażerów, a także tworzenie tzw. pooli taborowych. Unijne regulacje prawne zobowiążą bowiem państwa członkowskie do zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego operatorom chcącym świadczyć usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Pool taborowy może mieć dwie formy. Pierwszą z nich jest tzw. ROSCO – firma komercyjna świadcząca leasing posiadanych przez siebie pojazdów. Drugim modelem jest podmiot będący własnością Skarbu Państwa lub samorządu, za pomocą którego następuje związanie posiadanego zasobu taborowego z umową PSC (Public Service Contract). Zazwyczaj jest to wówczas spółka celowa (SPV), której pojazdy kolejowe są własnością publiczną. Jest on udostępniany do świadczenia usług przez wybrany podmiot jako element składowy umowy PSC, czyli bez wynagrodzenia po stronie przewoźnika. Możliwe jest też jego wynajmowanie na zasadach rynkowych. Utworzenie takiego podmiotu może okazać się sposobem na zachęcenie do pojawienia się na rynku przewoźników, którzy nie dysponują wystarczającą liczbą pojazdów szynowych. Podpisywane z nimi umowy w polskich warunkach są zazwyczaj maksymalnie kilkuletnie, co sprawia, że nowe podmioty obawiają się podejmować ryzyko zaangażowania czy inwestycji w tabor kolejowy, obawiając się, że poczynione inwestycje nie zdążą się zwrócić. Co więcej, w momencie podjęcia przez zarządzającego pool'em taborowym decyzji o zakupie nowych pojazdów, zamówienie takie z pewnością będzie o wiele większe i bardziej zunifikowane niż w przypadku kilku-kilkunastu zamawiających, zainteresowanych niewielką liczbą zespołów trakcyjnych.

Warto tutaj zaznaczyć, że już obecnie samorządy regionalne posiadają bogate doświadczenia, jeśli chodzi o posiadanie i użyczanie taboru kolejowego. Jak już wspomniano, są one właścicielami najnowocześniejszych jednostek obsługujących ruch regionalny w naszym kraju. Tutaj jednak pojawia się problem, ponieważ taborem tym dysponują zazwyczaj przewoźnicy utworzeni przez samorządy wojewódzkie lub też spółka Przewozy Regionalne, której współwłaścicielami są marszałkowie. W interesie samorządowców leży zatem, aby z taboru pozostającego ich własnością korzystały podmioty, w które wcześniej inwestowali. Może się więc okazać, że samorządowe poole taborowe nie zrealizują celów zakładanych przez europejskich legislatorów.

Poza tym, dokładna data wejścia w życie uregulowań IV Pakietu Kolejowego pozostaje nieznana. Początkowo planowano wdrożyć go do momentu obowiązywania rozkładu jazdy na sezon 2019/2020 (tj. w grudniu 2019 r.). Ostatnio jednak pojawiły się inne daty – 2029 czy nawet 2032 r. Tym bardziej nie wiadomo zatem, czy w najbliższym, dającym się przewidzieć czasie, w Polsce powstaną poole taborowe.

7.4. Podsumowanie

Pomimo dużego potencjału, polski rynek w ostatnich kilkunastu latach raczej rozczarowywał przedstawicieli tych dużych firm zagranicznych, które liczyły na pozyskanie dużych (obejmujących co najmniej kilkadziesiąt pojazdów) kontraktów na dostawy nowego taboru pasażerskiego. Sytuacja ta nieco zmieniła się w ostatnim czasie, ze względu na konieczność wykorzystania funduszy unijnych przez PKP Intercity. Wciąż jednak najwięk-

szym posiadaczem i eksploatatorem taboru kolejowego pozostają Przewozy Regionalne, snujące coraz bardziej śmiałe plany odnośnie liczby pojazdów, które będą chciały pozyskać w przyszłości.

Póki co jednak, PR bazują, w dużym stopniu, na taborze użyczanym przez samorządy regionalne, które w ciągu ostatnich kilkunastu lat urosły do najbardziej znaczących zamawiających nowe pociągi (zarówno na potrzeby Przewozów Regionalnych, jak i dla własnych przewoźników). Głównie dzięki nim na polskich torach pojawiły się takie nowe, krajowe konstrukcje elektrycznych zespołów trakcyjnych przeznaczonych dla ruchu regionalnego i aglomeracyjnego, jak Elf (Pesa Bydgoszcz), czy Impuls (Newag Nowy Sącz). Zapowiadane są kolejne zakupy, wiele z nich planowanych jest ze świadomością, że trwająca perspektywa unijna to prawdopodobnie ostatnia taka szansa na wykorzystanie tak dużych środków z UE na pozyskanie taboru kolejowego. Według szacunków firmy Stadler, marszałkowie wojewódzcy w kolejnych kilku latach mogą pozyskać nawet 250 elektrycznych zespołów trakcyjnych i ok. 90 spalinowych zespołów trakcyjnych. Eksperci tego producenta oceniają, że na polskie tory może trafić nawet 1400 nowych pojazdów (wliczając w to tramwaje i pociągi metra).

Co charakteryzuje polski rynek taborowy?

- zdecydowana dominacja polskich producentów (przede wszystkim Pesy i Newagu) na rynku krajowym;
- silna pozycja samorządów, jako podmiotów zamawiających nowe pojazdy;
- dominacja raczej niedużych zamówień (zwłaszcza w przypadku spalinowych zespołów trakcyjnych, w porównaniu np. do rynku niemieckiego czy francuskiego);
- pozyskiwanie przez przewoźników i samorządy przede wszystkim nowych elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych (stosunkowo nieduże zamówienia na lokomotywy i wagony);
- obecność bardzo licznej serii elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 (częściowo, ale wciąż w mniejszości, zmodernizowanych), które stanowią istotny balast, przede wszystkim Przewozów Regionalnych, jeśli chodzi komfort podróżowania jako istotną składową atrakcyjnej oferty przewozów kolejowych.

Jakie trendy są spodziewane w przyszłości?

Przewidywane inwestycje taborowe PKP Intercity i najbogatszych województw

- kontynuacja silnej pozycji samorządów wojewódzkich jako pozyskujących nowy tabor kolejowy – zwłaszcza Mazowsza, Wielkopolski, Małopolski, Dolnego Śląska, województwa łódzkiego oraz pomorskiego; deklarowane są zakupy idące w dziesiątki nowych pojazdów (czyli bardziej okazałe niż w ostatnich latach);
- zapowiadana jest dalsza aktywność zakupowa PKP Intercity (także jeśli chodzi o nowe lokomotywy i wagony) oraz rozpoczęcie realizacji szeroko zakrojonego programu taborowego przez Przewozy Regionalne (abstrahując od jego realności);
- być może o obliczu rynku zaczną decydować tzw. poole taborowe, których ewentualne utworzenie związane będzie z wdrożeniem IV Pakietu Kolejowego;
- spodziewany jest także dalszy wzrost świadomości zamawiających co do korzyści z eksploatacji taboru droższego przy zakupie, ale efektywniejszego i oszczędniejszego w eksploatacji.
- Kwestią otwartą pozostaje również pytanie, czy już wkrótce transport szynowy będzie realnie premiowany i uprzywilejowany przez państwo, w powiązaniu z całym sektorem przemysłu go obsługującym, zgodnie z zapowiedziami mówiącymi o nim jako jednej z „inteligentnych specjalizacji" polskiej gospodarki.

8. Integracja taryfowo-biletowa: prawo stoi na przeszkodzie?

8.1. Wprowadzenie

Zagadnienie integracji transportu jest obecnie podstawowym kierunkiem rozwoju państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu oraz mobilności na obszarach zurbanizowanych. Zapisy przyjętej w 2011 roku przez Komisję Europejską Białej Księgi Transportu[67] wskazują potrzebę dalszych, intensywnych działań integracyjnych różnych środków transportu pasażerskiego. Efektem finalnym, czyli produktem końcowym, ma być usługa transportowa zapewniająca niezakłóconą podróż od drzwi do drzwi różnymi środkami transportu indywidulanego i zbiorowego. Nie bez znaczenia we wspomnianej księdze jest postulat mówiący o stwarzaniu odpowiednich warunków do integracji różnych form przewozów, co wprost koreluje z priorytetami zawartymi w Strategii Rozwoju Kraju 2020[68].

Współczesna realizacja zadań w zakresie transportu publicznego, zarówno zbiorowego, jak i indywidulanego, jest procesem niezwykle złożonym[69] [70] [71]. Wymaga wykonania, przede wszystkim, rzetelnej analizy potrzeb transportowych. To z kolei oznacza uwzględnienie wielu, często przeciwstawnych, punktów widzenia szeregu interesariuszy (pasażerów/użytkowników ruchu, władz samorządowych/organizatorów transportu, operatorów, przewoźników). Sprawny i efektywny system transportu publicznego wymaga obecnie „milowych kroków" w kierunku jego integracji. Mimo że samo zagadnienie integracji transportu publicznego jest elementem wpływającym od dawna na postrzeganie jego jakości[72], to podejmowane działania związane z projektowaniem sieci połączeń, dostosowaniem infrastruktury przystankowej (modernizacja dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków, budowa systemów P&R, B&R), poprawą standardu taboru (zakup nowych lub modernizacja zespołów trakcyjnych w kolei, zakup nowych autobusów), dostosowywaniem dla różnych grup osób systemu informacji pasażerskiej, nie zahamowało w Polsce tendencji wzrostowej podróży realizowanych indywidulanym środkiem transportu – samochodem.

Zmniejszająca się rola kolejowych przewozów pasażerskich

Według danych Eurostat[73], w latach 2005-2014 udział podróży wykonywanych samochodem wzrósł w Polsce z niespełna 69,4% do 79,9%%. Dla porównania zainteresowanie koleją spadło z 8,2 % do zaledwie 5,8%, a autobusami (łącznie z trolejbusami) z 22,4% do 14,3%. Wynika to z szeregu czynników. Niewątpliwie jedną z przyczyn jest wzrost zamożności społeczeństwa polskiego po 1989 r., połączonego ze znacznym zwiększeniem dostępności prywatnych samochodów (których liczba, w efekcie powyższego, wzrosła z niespełna 5 mln w 1990 r. do 20 mln w 2014 r.). Ale przyczyna, przynajmniej do pewnego stopnia, tkwi również w niezadowalającej ofercie transportu publicznego.

Mimo podkreślanego pozytywnego wpływu integracji różnych podsystemów transportowych, w tym komunikacji miejskiej, podmiejskiej czy regionalnej, niezwykle trudno w naszym kraju wdrażane są rozwiązania integracji taryfowo-biletowej organizatorów publicznego transportu zbiorowego (PTZ) odmiennych jednostek samorządu terytorialnego, w układzie np. województwo – powiat czy województwo – gmina. Znacznie łatwiejsze i powszechniejsze jest wdrażanie integracji taryfowo-biletowej w podsystemach PTZ tych samych gałęzi

67. Komisja Europejska, Biała Księga Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru Transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2011.
68. Strategia Rozwoju Kraju 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa, wrzesień 2012.
69. Ceder A., Public transit planning and operation. Theory, modeling and practice, Elsevier 2007.
70. Dydkowski G., Integracja transportu miejskiego, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
71. Der-Horng Lee (red.), Urban and regional transportation modeling: essays in honor of David Boyce, Edward Elgar Publishing 2004.
72. Rudnicki A., Jakość komunikacji miejskiej, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK, Seria: Monografie Nr 5 (Zeszyt 71), Kraków 1999.
73. Eurostat, http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/ products-datasets/-/TRAN_HV_PSMOD (2016.09.27).

transportu. Jest to szczególnie widoczne w publicznych przewozach autobusowych. Przykładowo, integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego miasta Poznania i podpoznańskiej gminy Rokietnica skutkowała dla pasażera obniżeniem zarówno kosztu zakupu biletu okresowego o ok. 50%, jak i jednorazowych od ok. 15 do prawie 20%. Z kolei dla organizatora publicznego transportu zbiorowego oznaczało znaczący wzrost wykorzystania taboru[74].

Należy podkreślić, że potrzeba integracji systemu taryfowo-biletowego jest widoczna. Znajduje się ona wśród głównych postulatów zgłaszanych przez pasażerów i dotyczy ona różnych gałęzi transportu (głównie transportu autobusowego i kolejowego) o różnym zasięgu (transport miejski, podmiejski, międzymiastowy, regionalny). Dla przykładu, w jednej z takich petycji, skierowanej do Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego[75] podkreśla się, że wspólny bilet na autobus i pociąg przyciągałby jeszcze więcej potencjalnych odbiorców, gotowych porzucić samochody na rzecz wygodniejszej, tańszej, szybszej i ekologicznej komunikacji zbiorowej.

8.2. Prawo „nie po drodze" integracji taryfowo-biletowej

Uchwalona w 2011 roku i znowelizowana w ostatnim czasie Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (dalej UoPTZ)[76] spowodowała konieczność innego spojrzenia na kwestie integracji różnych gałęzi transportu. Dotyczy to zarówno poziomu miasta/gminy/powiatu, jak również regionu czy województwa. Z tego też względu integracja obejmuje zarówno transport autobusowy, jak i kolejowy o różnym zasięgu. W tym miejscu szczególnego znaczenia nabiera zapis wspomnianej ustawy, gdzie mowa jest o tym, że organizator winien zapewnić odpowiednie warunki w zakresie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. W tej samej ustawie[77] przeczytać można, że jeżeli taki system występuje na obszarze związku metropolitarnego, to organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich na jego podstawie są zobowiązani do uczestnictwa w nim. Mając na uwadze powyższe, pojawiają w przypadku integracji taryfowo-biletowej następujące wnioski:

- Brak jest wyraźnych wskazań do jej wprowadzania. Kwestię tę porusza także M. Ryndziewicz[78], który poskreśla, że obowiązujące rozporządzenie[79] odnoszące się do zawartości planów transportowych nie określa, w jakim zakresie standardy usług przewozowych powinny zostać uregulowane. Co prawda autor odniósł się do kształtowania oferty przewozowej w transporcie kolejowym, ale problem ten dotyczy także i przewozów autobusowych. Pewnym potwierdzeniem jest negatywna opinia Najwyższej Izby Kontroli (NIK)[80] w zakresie funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. W ocenie NIK, skontrolowane samorządy na ogół nie były zainteresowane organizacją publicznego drogowego transportu zbiorowego i – do czasu kontroli NIK – jedynie administrowały tym transportem.
- Tworzenie związków metropolitarnych zgodnie z obowiązującymi przepisami[81] znacząco wydłuża proces integracji różnych gałęzi transportu w okresie tworzenia metropolii. Jest to spowodowane formalnymi procedurami.

Przepisy prawa wydłużają proces integracji taryfowo-biletowej

Należy podkreślić, że obecne zapisy prawne są na tyle ogólnikowe, że niezwykle trudno jest wykazać organizatorom publicznego transportu zbiorowego braku działania w obszarze integracji taryfowo-biletowej, co w konsekwencji nie wymusza faktycznego rozwoju systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Istotną barierą są również skomplikowane systemy ulg, po części ustawowych, po części uchwalanych lokalnie i wzajemnie się na siebie nakładających.

74. Kiciński M., Stasiak P., Wpływ integracji transportu na wielkości potoków pasażerskich na przykładzie gminy Rokietnica, [w:] A. Krych (red.), Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, Poznań 2015, s. 207-218.
75. Petycja OR-II-P.1510.2.6.2016 w sprawie „wspólnego biletu wojewódzkiego" – BIP Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego .
76. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15, Dz.U. 2015 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.
77. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15a.1 , Dz.U. 2015 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.
78. Ryndziewicz M., Ocena wybranych zapisów wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pod względem możliwości skutecznego kształtowania oferty przewozowej w transporcie kolejowym, Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1(4) s. 90-99.
79. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz.U. Nr 117, poz. 684.
80. Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego, Najwyższa Izba Kontroli, Informacja o wynikach kontroli KIN.410.007.00.2015, Nr ewid. 26/2016/P/15/035/KIN.
81. Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych, Dz.U. 2015 poz. 1890

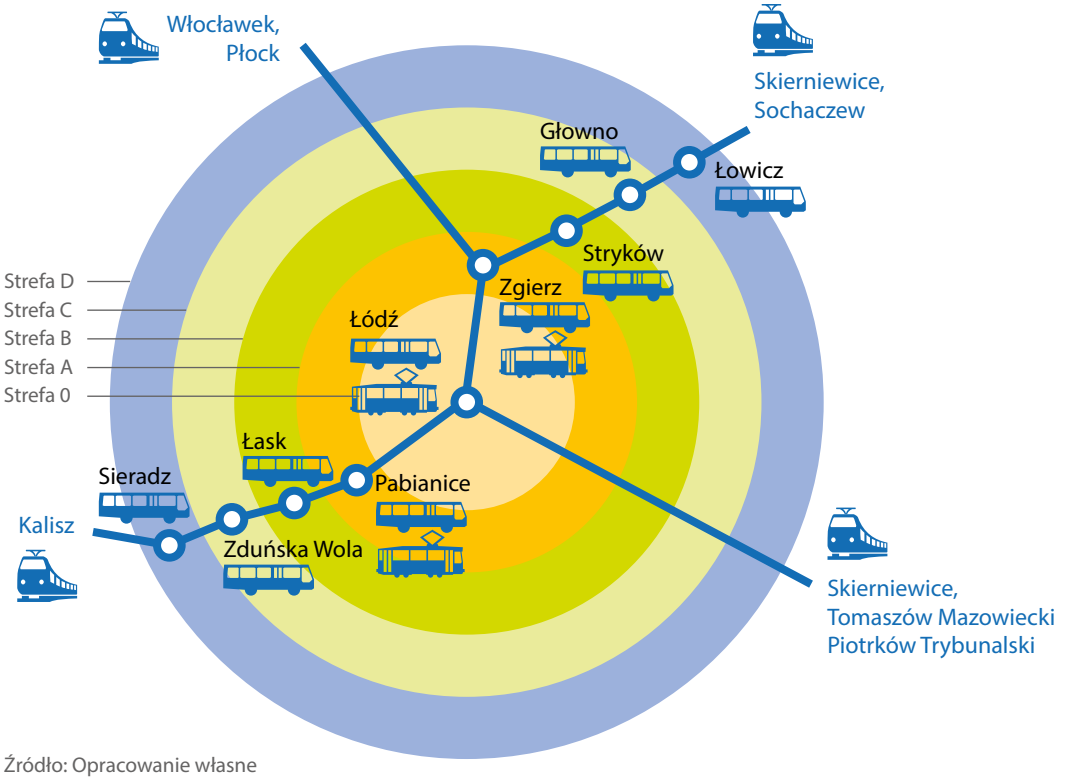
8.3. Sukces czy porażka łódzkiego Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego?

Interesującym studium przypadku jest Województwo Łódzkie, czyli region, w którym zaobserwować można działania integracyjne obejmujące system taryfowo-biletowy. Jak podaje organizator[82]: Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA) to oferta zintegrowanej taryfy biletowej, skierowana do osób korzystających z przejazdów komunikacją miejską w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu oraz pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych. Obszar WBA podzielono na pięć stref, odpowiednio „0", „A", „B", „C", „D" (patrz rysunek poniżej). W wymienionych strefach (poza „0") wprowadzono opcję „+", która uwzględnia możliwość korzystania z komunikacji miejskiej:

- ZKM Łask, MZK Pabianice oraz MUK Zgierz – „B+";
- MPK Zduńska Wola, MZK Pabianice oraz MUK Zgierz – „C+";
- MPK Sieradz, MZK Pabianice oraz MUK Zgierz – „D+".

W przypadku strefy „A+" pasażer ma prawo do skorzystania z podmiejskiego, lokalnego transportu zbiorowego strefy A, dodatkowo z miejskich i podmiejskich przewozów w Pabianicach oraz komunikacji miasta Zgierz z uwzględnieniem linii międzygminnej (łączącej Zgierz ze Strykowem i Aleksandrowem łódzkim.

Wykres 6. Strefy taryfowe łódzkiego Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego



Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że wśród wymienionych gmin i miast są jednostki, na terenie których samorządy terytorialne przejęły całkowite finansowanie ze środków publicznych lokalnego transportu autobusowego, decydując się na funkcjonowanie bezpłatnej komunikacji miejskiej. Dotyczy to Strykowa i Głowna. Z tego też względu kwestia integracji taryfowo-biletowej więcej niż jednego przewoźnika jest ułatwiona. Tego rodzaju rozwiązania spotykane są także w innych województwach – np. w Wielkopolsce.

Oferta WBA obejmuje jedynie 30-dniowe bilety okresowe. W ciągu 20 miesięcy (od stycznia 2015 do sierpnia 2016) sprzedano nieco ponad 44,5 tysiąca biletów. Przy czym należy zauważyć, że utrzymuje się tendencja wzro-

82. http://www.migawka.lodz.pl (10.09.2016).

stowa (patrz tabela poniżej). Jednak dynamika wzrostu sprzedaży w sierpniu 2016 r. nie była już np. tak wysoka jak w styczniu. Przykładowo, w pierwszym miesiącu 2016 r. sprzedano o 83% biletów więcej niż rok temu. Dla porównania wzrost ten dla sierpnia wyniósł już tylko 37%.

Tabela 6. Sprzedaż biletów okresowych – 30-dniowych w ramach WBA w okresie I 2015 – VIII 2016

Rok	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2015	1499	1560	1851	1891	1922	1704	1487	1726	2163	2692	2744	2317
2016	2742	2769	2995	2784	2921	2512	1917	2367	-	-	-	-
2016/2015	1,83	1,78	1,62	1,47	1,52	1,47	1,29	1,37	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK - Łódź Sp. z o.o.

Czy w przypadku WBA można mówić o sukcesie integracji taryfowo-biletowej, zwłaszcza na poziomie regionalnym? Otóż dokładna analiza struktury pokazuje, że największe zainteresowanie odnotowano przy zakupie biletów 0 (czyli obejmujących samo miasto Łódź; w sierpniu 2016 r. sprzedano prawie 1000 biletów), a najmniejsze – na najbardziej rozległą strefę D+ (w sierpniu 2016 r. sprzedano niespełna 6 biletów). W tym ostatnim przypadku pasażer podróżować może na jednej z linii kolejowych, relacji: Łódź – Kutno, Łódź – Łowicz, Łódź – Sieradz oraz skorzystać z PTZ strefy podmiejskiej Łodzi, miejskiej i podmiejskiej komunikacji lokalnej w Pabianicach i Zgierzu.

Tabela 7. Porównanie sprzedaży biletów okresowych – 30-dniowych w ramach WBA w miesiącach styczeń – sierpień roku 2015 i 2016

	Liczba sprzedanych biletów w miesiącu [szt.] 2015 r. / 2016 r.							
Strefa	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień
0	275/914	309/966	415/1008	476/985	546/1045	599/955	557/835	642/989
A	205/441	223/478	268/508	290/475	282/478	249/429	209/309	263/395
A+	142/201	133/198	147/221	148/195	134/201	102/166	83/105	107/141
B	181/270	193/271	214/302	215/262	215/284	164/230	135/141	167/186
B+	26/55	29/53	40/66	33/59	35/51	23/36	16/25	19/52
C	474/614	480/580	556/647	535/567	508/608	396/479	343/321	359/393
C+	38/59	37/55	42/57	39/62	39/66	27/48	25/32	31/47
D	151/172	146/157	162/173	149/166	157/177	139/159	113/143	132/158
D+	7/16	10/11	7/13	6/13	6/11	5/10	6/6	6/6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MPK - Łódź Sp. z o.o.

Podsumowując integrację taryfowo-biletową WBA, trudno zauważyć zainteresowanie nią w przewozach na większe odległości[83]– tj. transporcie regionalnym. Wprowadzenie znacznie bardziej rozwiniętej oferty kolejowo-autobusowej (i to nie tylko w zakresie biletów 30-dnionych, ale również krótkookresowych czy nawet jednoprzejazdowych) powinno skutkować, w połączeniu z innymi formami integracji, propozycję na pewno znacznie ciekawszą niż to jest obecnie.

83. Na uwadze trzeba mieć także fakt, iż wg danych GUS średnia odległość przejazdu autobusem PTZ (bez komunikacji miejskiej) osób korzystających z biletów okresowych (ulgowych i normalnych) w latach 2005-2015 wahała się od 20 do 30 km. Dla porównania. w przewozach kolejowych rozpiętość ta wynosiła od 29 do 58 km.

8.4. Gnieźnieński bilet kolejowo-autobusowy

Integracja taryfowo-biletowa, choć z trudnościami, jest wdrażana w coraz to większej liczbie regionów. Dotyczy to nie tylko tych największych miast takich jak Warszawa, Kraków, Poznań czy Łódź, ale i mniejszych, gdzie występuje płatny lokalny publiczny transport zbiorowy. Przykładem tutaj może być Gniezno, w którym od 1 marca 2016 r. wprowadzono do oferty nowy bilet miesięczny – tzw. Bilet Gnieźnieński. W tym przypadku jednak organizator PTZ przyjął rozwiązanie, w którym bilet funkcjonuje jako dopłata do biletu kolejowego Przewozów Regionalnych lub Kolei Wielkopolskich na trasie Gniezno – Poznań. Pozwala to na ograniczenie kosztów dla osób dojeżdżających na co dzień do pracy czy szkoły (uczelni). Wg przyjętego rozwiązania pasażer może obniżyć o blisko 20% koszty podróży. W pierwszych 5 miesiącach funkcjonowania Biletu Gnieźnieńskiego z nowego rozwiązania skorzystało bisko 700 osób. Biorąc pod uwagę zarejestrowaną w styczniu 2016 r. liczbę osób korzystających z połączenia kolejowego na odcinku Gniezno –Poznań[84] można stwierdzić, że większość pasażerów jadących do Poznania skorzystała z tej formy integracji taryfowo-biletowej. Przy czym podkreślić należy, że minusem Biletu Gnieźnieńskiego jest brak możliwości zakupu wspólnego biletu na komunikację miejską w Poznaniu i Gnieźnie oraz na kolej pomiędzy tymi miastami. Projekt „Bus-Tramwaj-Kolej", pozwalający zakupić wspólny bilet na przejazdy ZTM Poznań (obsługujący stolicę Wielkopolski i gminy zawierające się w obrębie aglomeracji) jest rozwiązaniem niezależnym od Biletu Gnieźnieńskiego: pasażerowie muszą kupować nadal dwa osobne bilety, więc proces integracji nie jest pełny.

Tabela 8. Sprzedaż zintegrowanych biletów ulgowych i normalnych na kolej i komunikację miejską w Gnieźnie w okresie marzec-lipiec 2016 r.

Rodzaj biletu	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec
Normalny	72	81	90	89	80
Ulgowy	67	57	77	45	19

Źródło: Opracowanie na podstawie danych MPK Sp. z o.o. w Gnieźnie

8.5. Podsumowanie i wnioski

Nie ulega wątpliwości, że obecne działania integracyjne systemów taryfowo-biletowych dwóch najbardziej wykorzystywanych w PTZ gałęzi transportu są stosunkowo niewielkie w odniesieniu do aktualnych potrzeb, a większość aglomeracji patrzy z zazdrością na model integracji biletowo taryfowej funkcjonujący w aglomeracji warszawskiej (więcej na ten temat: w Rozdziale 2). Mimo obowiązywania Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ten rodzaj integracji widoczny jest jedynie w obrębie większych obszarów zurbanizowanych – aglomeracji. Z tego też względu zrównoważony transport z atrakcyjnym zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym wymaga w najbliższej przyszłości konkretnych działań:

Konieczność zmian w prawie: wprowadzenie wymogu integracji taryfowo-biletowej

- Wprowadzenia zapisów do aktów wykonawczych (rozporządzeń) do Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w których na organizatorze PTZ każdego szczebla nałożony zostanie obowiązek wprowadzania m.in. integracji taryfowo-biletowej. Postulat ten powinien uwzględniać zarówno małych, jak i dużych organizatorów PTZ, bez względu na to czy na danym terenie obowiązuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego czy nie.
- Zmiany nastawienia samorządów terytorialnych różnego szczebla do integracji taryfowo-biletowej; dotyczy to zarówno przewozów kolejowych, jak i transportu autobusowego. Tutaj należy podkreślić, że w wielu gminach i powiatach czy województwach nie widzi się potrzeby organizowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego publicznego transportu zbiorowego[85].

84. Kiciński M., Bieńczak M., Fierek S., Łyczkowska G., Sawicki P., Grzeczka B., Wiedemann R., Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. H. Cegielskiego w Gnieźnie/Zakład Systemów Transportowych Politechniki Poznańskiej, Gniezno-Poznań 2016, str. 65.
85. Bieńczak M., Fierek S. Kiciński M., Sawicki P., Regionalne plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a lokalny transport zbiorowy, [w:] A. Krych (red.), Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, Poznań 2015, s. 195-206.

- Przygotowania organizacyjnego i kadrowego samorządów terytorialnych różnego szczebla do pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego.
- Rzetelnej identyfikacji potrzeb transportowych (analiza różnych motywacji podróży, np. dom-praca, dom-nauka) danego regionu, pozwalająca na optymalizację wykorzystania środków transportowych PTZ.
- Realnego wdrażania zapisów przyjętych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz kontroli efektów ich wprowadzania.
- Uwzględniania potrzeb przewozowych różnych grup społecznych – wzbogacanie oferty taryfowo-biletowej.

Tylko zintegrowany transport zbiorowy różnych gałęzi transportu, zarówno na poziomie regionalnym, jak i lokalnym, ma szansę skutecznie konkurować z samochodami osobowymi, co w konsekwencji urzeczywistni ideę zrównoważonego rozwoju transportu. Stąd też warto rzetelnie przeanalizować koncepcję integracji transportu także w zakresie systemu taryfowo-biletowego i jego oddziaływania dla funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich. Warto przy tym brać przykłady z wdrożonych już systemów np. obowiązującym w Związku Komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg - VBB)[86], z którego korzysta spora liczba Polaków dojeżdżających z przygranicznych miejscowości np. do Berlina. Jak można zauważyć w ofercie niemieckiego organizatora publicznego transportu zbiorowego VBB oferta taryfowo-biletowa skierowana jest dla każdej grupy pasażerów, tj.:

- korzystających codziennie (bilety okresowe[87] o zróżnicowanym czasie i godzinie obowiązywania[88]) lub okazjonalnie (bilety jednorazowe);
- korzystających z PTZ grupowo lub indywidualnie;
- dla młodzieży uczącej się, w tym z uwzględnieniem rodzeństwa.

86. Taryfa VBB Wspólna taryfa przewoźników wykonujących usługi na terenie Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (29.09.2016)
87. Ważne dłużej niż jeden dzień np. siedmiodniowe, miesięczne.
88. Np. bilety miesięczne po godzinie 8, 9 czy 10.

9. Optymalizacja kolei w aglomeracjach (przykład Pomorza)

Niniejszy rozdział „Białej Księgi" przypomina bardzo podstawowe zasady dotyczące kolei w ruchu aglomeracyjnym i podmiejskim. Na podstawie obserwacji niektórych realizacji projektów aglomeracyjnych na terenie Polski można odnieść wrażenie, że łatwo o nich zapomnieć, mimo że muszą być spełnione dla pozytywnego efektu inwestycji. Rozważania będą poparte doświadczeniami własnymi dotyczącymi terenu Trójmiasta i Pomorza, a z uwagi na uniwersalność tematu – także dobrymi przykładami z innych państw o najlepiej rozwiniętych systemach kolei.

9.1. Istotne cechy kolei w aglomeracjach

1 pociąg to 200-500 samochodów osobowych

Zacząć należy od zobrazowania kolei na tle innych gałęzi transportu w aglomeracjach, wybierając cechy najbardziej różnicujące poszczególne gałęzie w otoczeniu dużych miast. Jedną z ważniejszych cech jest pojemność taboru przekładająca się na zdolność przewozową. Szacuje się zwykle, że 1 pociąg przystosowany do ruchu aglomeracyjnego odpowiada pojemności 15 do 30 autobusów i 200 do 500 samochodów osobowych.

Powyższe oczywiście przekłada się proporcjonalnie na zajętość terenu dla celów transportu, co w aglomeracjach jest ważne z powodu wysokich cen gruntów. Ta cecha jest jednym z powodów, dla których już od kilku lat najlepiej rozwinięty transport szynowy w kraju posiada aglomeracja Warszawy.

Drugim aspektem w kontekście rozważań w skali makro jest podejście proekologiczne. Tutaj warto zwrócić uwagę, że o ile globalne ujęcie emisji gazów cieplarnianych w transporcie mówi zwykle o kilkukrotnej przewadze kolei, o tyle w otoczeniu miejskim, powodującym kongestię na drogach, różnice te są znacznie większe. Dostępne i wiarygodne dane pochodziły sprzed roku 2000, czyli z okresu o znacząco mniejszym obciążeniu dróg Polski (liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce na koniec 1998 r. wynosiła 8,9 mln; na koniec 2014 r. – 20,0 mln). Zgodnie z tymi danymi przewaga ekologiczna transportu szynowego mierzona wyłącznie emisją CO2 w miastach względem motoryzacji jest 22 600 - krotna, natomiast liczona pełnymi kosztami zewnętrznymi (wypadków, szkodliwych emisji i czasu straconego w „korkach") wobec indywidualnej motoryzacji stanowi na obszarach aglomeracji 63-krotność[89]. Tak duże różnice emisji spalin (także równoważnych przeliczników emisji z produkcji energii elektrycznej) mogą być najbardziej istotnym wkładem redukcji emisji pochodzących z transportu, co chętnie do inwestycji „przyciąga" dofinansowanie UE.

Pomimo tego, nie jest ani łatwo, ani tanio wybudować lub odbudować kolej, która cechuje się wieloma specyficznymi właściwościami. Wynika z nich na przykład 9-krotnie mniejszy współczynnika tarcia stali o stal w stosunku do współczynnika tarcia gumy (opony) o asfalt i beton. Dzięki temu, kolej zużywa znacznie mniej energii, ale przyspieszanie i hamowanie pociągu jest trudniejsze niż na drodze kołowej, a graniczna wartość pochyleń dla linii kolejowych to zwykle tylko 2,5%, a magistralnych 1%. W związku z tym, już w terenie pagórkowatym, takim jak choćby okolice Trójmiasta czy Krakowa, należy znaleźć odpowiedni wydłużony i ciągły pas terenu, aby przebieg linii kolejowej nie przekraczał ww. wartości – a to często jest niełatwe. Efektem jest zazwyczaj potrzeba kosztownych prac ziemnych i mała elastyczność w projektowaniu, bo promienie łuków kolejowych zaczynają się w praktyce od 300 m. Dzięki jednak tym samym cechom drogi kolejowej, przewozy po niej mogą być dużo bardziej masowe niż po zwykłych drogach. Opłaca się wozić koleją ładunki duże, ciężkie, a także duże ilości podróżnych.

89. Kondraciuk-Gabryś G., Rynkowe uwarunkowania kolejowych przewozów osób w Polsce, Problemy ekonomiki transportu, 3/98, OBET Szczecin.

9.2. Trudności w projektowaniu, budowie i eksploatacji kolei

Współczesna droga kolejowa, to nie tylko tory, ale również m.in. dobre urządzenia sterowania, gdyż pociągi – z podanych wyżej przyczyn – muszą mieć odpowiedni dystans do zahamowania, często przekraczający widoczność. Dzięki nim, zwłaszcza w przypadkach awaryjnych i robót utrzymaniowych, można prowadzić ruch w sensownej częstotliwości. Dla przykładu, na linii kolejowej nr 250 (PKP SKM w Trójmieście; Gdańsk Śródmieście - Rumia) w 1968 roku zastosowano samoczynną blokadę liniową z semaforami co 600 metrów, dzięki którym odstęp między pociągami na linii mógł wówczas zmniejszyć się do 2,5 minuty. Krzyżowanie się pociągów przed stacją Gdańsk Główny, przy ograniczonej w tym miejscu prędkości, powodowało jednak, że rozkładowa częstotliwość wynosiła ponad dwukrotność podanej wartości – 6 minut. To z kolei zapewnia potencjał przewozowy przeciętnie na poziomie 20 tys. pasażerów na godzinę w 1 kierunku, w skrajnych wypadkach do nawet 45 tysięcy w sytuacjach o szczególnej organizacji ruchu, co w Gdańsku miało miejsce np. po mszach Jana Pawła II albo wielkich koncertach.

Elastyczność prowadzenia ruchu warunkują także odpowiednio często rozmieszczone rozjazdy (posterunki odgałęźne i mijanki). Zwykle są one rozmieszczone na stacjach, ale w ruchu podmiejskim stosuje się też rozjazdy poza stacjami (tzw. posterunki odgałęźne). Rozjazdy na linii 250 SKM są rozstawione co około 3 km, dzięki czemu także w przypadkach awaryjnych można, teoretycznie, odwracać kierunek ruchu co 12-15 minut. Praktycznie jednak, z powodu dużej częstotliwości ruchu w każdą stronę (co 7,5 minuty w godzinach szczytu), przy każdej awarii tworzą się zatory, zwłaszcza na odcinkach, gdzie nie ma semaforów dla kierunku „pod prąd" – po niewłaściwym torze, gdzie pociąg blokuje na czas przejazdu cały odcinek linii.

Projektanci linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej PKM (nr 248, Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa, otwartej w 2015 r.; jest to najdłuższy pojedynczy odcinek linii kolejowej w Polsce od czasu otwarcia, w latach 80. XX w. Centralnej Magistrali Kolejowej) zakładali tylko jedno przejście rozjazdowe pomiędzy torami, w geometrycznym środku linii, dzielącym odcinki na około 8- kilometrowe. Jeden z autorów Białej Księgi, wówczas pracownik spółki zajmującej się budową PKM, sporządził pierwsze symulacje rozkładu jazdy na linii PKM, aby ustalić, gdzie faktycznie należy zabudować rozjazdy, gdyż „środek" obecnej linii 248 znajdzie się de facto tam, gdzie pociągi z dwóch kierunków (wliczając czasy postojów) będą się mijać. Przy okazji tych obliczeń okazało się m.in., że bez dodatkowych rozjazdów w okolicach przystanku Gdańsk Brętowo (położonym na kilometrze 5,2, a więc nie „na środku" linii 248, mającej długość 17,8 km), rozkład we wszystkich sytuacjach awaryjnych lub choćby planowanej zabudowy sieci trakcyjnej byłby nieakceptowalny dla podróżnego –częstotliwość kursowania wynosiłaby mnie niż 30min. Oczywistym było też to, że blokadę liniową na linii PKM należy wykonać jako dwukierunkową.

Z racji faktu dofinansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej, zastosowano na linii komplet rozwiązań spełniających wymogi interoperacyjności, między innymi urządzenia ETCS, dzięki którym częstotliwość ruchu może być porównywalna z linią 250 SKM, pomimo dużo mniejszej liczby tradycyjnych urządzeń w terenie.

Połączenia linii na stacjach węzłowych - kluczowe dla sprawności ruchu w aglomeracjach

Istotne dla sprawności ruchu w aglomeracji są także połączenia linii na stacjach węzłowych. W przypadku włączenia linii PKM w istniejący układ torowy na stacji Gdańsk Wrzeszcz, największym dylematem było włączenie w aglomeracyjną linię 250 SKM (o przeciętnej gęstości przystanków ok. 1,3 km) lub linię kolejową 202, „dalekobieżną", zarządzaną przez PKP PLK SA. Projekt torowy budowy linii PKM przygotowano w sposób umożliwiający docelowo (za pomocą estakad nad linią 202, która znajduje się pomiędzy liniami SKM i PKM) włączenia w tory SKM. Jednak w obecnej sytuacji byłoby to niezasadne, przede wszystkim z powodu, o którym mowa powyżej – pociągi mogą jechać w kierunku Gdańska Gł. nawet co 2,5 minuty, ale obracać na stacji Gdańsk Gł. można je co 6 minut, a więc wjazd dodatkowych składów powodowałby rozrzedzenie częstotliwości z podstawowego kierunku, Gdyni, z 7,5 do 12 minut.

Warto przy tym zwrócić uwagę, jak bardzo układ torowy stacji końcowych dla ruchu aglomeracyjnego wpływa na jego płynność i potencjalną częstotliwość. Opisany problem nie występuje bowiem np. na północnym odcinku linii SKM, gdzie tory postojowe na stacji Gdynia Chylonia i nieodległej od niej bazy SKM w Gdyni Cisowej znajdują się pomiędzy torami linii 250, więc pociągi rozpoczynające/kończące bieg nie przecinają torów szlakowych. Kończenie biegu pociągu nie zakłóca ruchu w kierunku przeciwnym, jak to ma miejsce w Gdańsku Gł. Patrząc na inne rejony Polski – zjazd pociągów na tory postojowe „do środka" następuje też np. na stacji w Pruszkowie, co ma niebagatelnie pozytywny wpływ na organizację ruchu kolejowego na bardzo istotnej w aglomeracji warszawskiej linii kolejowej nr 447.

Zdecydowanie najgorzej z dostosowaniem infrastruktury do zwiększonego ruchu aglomeracyjnego jest obecnie na linii nr 201, na odcinku pomiędzy Kościerzyną a Gdynią. Mimo prowadzonej modernizacji tego odcinka, przy współudziale środków Regionalnego Programu Operacyjnego (a więc ze środków nadzorowanych przez samorząd wojewódzki), nie wykonano żadnego uzupełnienia o urządzenia sterowania na 50-kilometrowym odcinku jednotorowym. Poza tym, remontowana tuż przed uruchomieniem linii PKM stacja Kartuzy została tak mocno okrojona z urządzeń sterowania ruchem kolejowym, iż nawet niemożliwe jest na niej obecnie obracanie pociągów przyjeżdżających od strony Trójmiasta, w kierunku Kościerzyny.

W szerokich założeniach projektu PKM była też m.in. budowa przejścia rozjazdowego na terenie Gdyni, który powodowałby tymczasowe, praktyczne rozwiązanie wjazdu na stację Gdynia Główna po 2,5-kilometrowym odcinku jednego, skrajnego toru linii 201, dzięki czemu pociągi mogłyby zawracać na stacji Gdynia Gł. bez przecinania torów magistrali E65 (wspomniana już linia kolejowa nr 202). Z punktu widzenia poszukiwania nowych pasażerów dla kolei – rozwiązanie to umożliwiało też budowę dodatkowego, jednokrawędziowego peronu na przystanku Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana, przy ścisłym centrum Gdyni (budowa peronów przy obu torach linii 201 jest w tym obszarze, przy obecnym układzie torów, niemożliwa). Takie rozwiązanie byłoby dużym generatorem ruchu w kierunku linii 201 (duże gdyńskie blokowisko Karwiny, rozbudowujące się gdańskie osiedla Osowa i Klukowo, powiaty kartuski i kościerski), jak i linii PKM. Niestety, mimo zaawansowanych prac projektowych ze strony Miasta Gdyni i prywatnego dewelopera (właściciela pobliskiego centrum handlowego) gotowego sfinansować przedsięwzięcie, PKP PLK ostatecznie nie uzgodniły planów budowy peronu i zabudowy rozjazdów.

Zbyt duże odległości pomiędzy posterunkami = problemy w ruchu aglomeracyjnym

Mamy tu przykład problemu zauważanego już w prasie fachowej i wydawnictwach. M.in pisał o tym dr inż. Andrzej Massel, podając przykłady wpływu, liczby i rozmieszczenia posterunków na możliwość prowadzenia ruchu: Najczęściej występującym błędem popełnianym przy ustalaniu rozmieszczenia posterunków ruchu wydaje się (…) szczególnie nadmierne odległości między posterunkami. Są one wyraźnie większe w porównaniu z analogicznymi odległościami na modernizowanych liniach w Czechach i w Niemczech... Według dr. Massela najgorszym przykładem sprzed 2009 roku był podwarszawski odcinek magistrali E20 Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki o długości aż 17,5 km bez żadnej możliwości wyprzedzania, przejazdu na drugi tor etc.[90]..

Nawet pomijając kwestie wjazdu na stację Gdynia Główna, wspomniane przejście rozjazdowe mogło skrócić odcinek linii między stacjami, wynoszący w skrajnym przypadku 10 km (stacja Gdynia Wielki Kack, położona na linii 201, znajdująca się 10 km od stacji Gdynia Gł., mimo przeprowadzonej niedawno modernizacji, nadal posiada przejścia rozjazdowe tylko w jedną stronę z każdego krańca – tzw. półtrapezy). Brak dodatkowego przejścia rozjazdowego na tych wspomnianych 10 km w sposób istotny ograniczył płynność ruchu pociągów w sytuacjach awaryjnych, czego dowodem były poważne problemy z prowadzeniem ruchu na tym odcinku linii 201 po katastrofalnej ulewie z lipca 2016 r., która na kilka tygodni zablokowała ruch po jednym torze pomiędzy stacjami Gdynia Gł. i Gdynia Wielki Kack.

Linia 201 na odcinku do Kościerzyny jest niestety przykładem większej liczby projektowej krótkowzroczności. Dość wspomnieć skrócenie wszystkich peronów do 125 m, nawet tych, które miały tradycyjny potencjał do wykorzystania w dalekobieżnych przewozach sezonowych, nomen omen: przywróconych właśnie w roku 2016. Dużo też będzie robót straconych i komplikacji w obsłudze podróżnych przy planowanej na najbliższe lata elektryfikacji tej trasy i dobudowie drugiego toru linii 201 pomiędzy Gdynią Gł, i Kościerzyną.

Znamienny przykład w tym względzie dotyczy miasta Żukowo, gdzie tor linii 201 w ramach modernizacji zabudowano wiaduktem przechodzącej nad linią kolejową drogi krajowej nr 20 tak ściśle, że problem z przejazdem linią 201 mają wożone tędy regularnie od lat przesyłki ponadgabarytowe. W przypadku dobudowy drugiego toru lub elektryfikacji, zajdzie konieczność przebudowy wiaduktu samej DK 20 albo znacznego obniżenia niwelety toru, co z kolei oznacza ponowną przebudowę oddanego do użytku raptem w 2015 r. peronu nowego przystanku Żukowo, wybudowanego ok. 100 m od wiaduktu.

Kończąc rozważania o podstawowych warunkach linii aglomeracyjnych, należy przytoczyć najważniejsze wyniki badań marketingowych dla projektu PKM. Jak wiadomo, dwa z powyższych postulatów przewozowych wykluczają się nawzajem. Dla ponad 800 przebadanych respondentów odpowiedź była wyraźna i zdecydowana: od kolei w aglomeracji oczekuje się szybkiego przewozu do najważniejszych miejsc w centrum. Dostępność w aglomeracji zapewniają jednak lepiej inne środki transportu (komunikacja miejska).

Domeną kolei, także aglomeracyjnej ma być wysoka prędkość handlowa. Przewaga głosów za prędkością wobec pytania o dodatkowe przystanki wynosiła od ponad 2 do 10-krotności i rosła wraz z odległością osiedli od

90. Massel A., Błędy w projektowaniu modernizacji dróg kolejowych, Wydawnictwo II Konferencji Naukowo - Technicznej Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym, Infraszyn 2009.

centrum Gdańska. Przy tej okazji trzeba jeszcze zwrócić uwagę na to, że im bardziej zróżnicowany ruch jest prowadzony na danej linii kolejowej (dokładniej – o różnych prędkościach średnich, handlowych), tym uzyskanie wysokiej prędkości handlowej staje się trudniejsze, a „ofiarą" przepełnionej infrastruktury w pierwszej kolejności padają przewozy o najniższej prędkości, czyli podmiejskie i regionalne. W Szwajcarii, gdy opóźniała się budowa najdłuższego tunelu świata (dublującego starą magistralę św. Gotharda) i doszło do wyczerpania przepustowości ww. magistrali, zastąpiono pociągi regionalne i podmiejskie transportem drogowym na terenie kantonu Ticino, mimo skrajnie trudnego terenu dla przewozów drogowych przez znaczną część roku. Na Pomorzu sytuacja braku przepustowości występuje np. na odcinku Tczew – Gdańsk Gł., gdzie po jednych torach prowadzi się ruch wszystkich rodzajów pociągów (również towarowych) i nie ma miejsca np. na dodatkowe pociągi SKM.

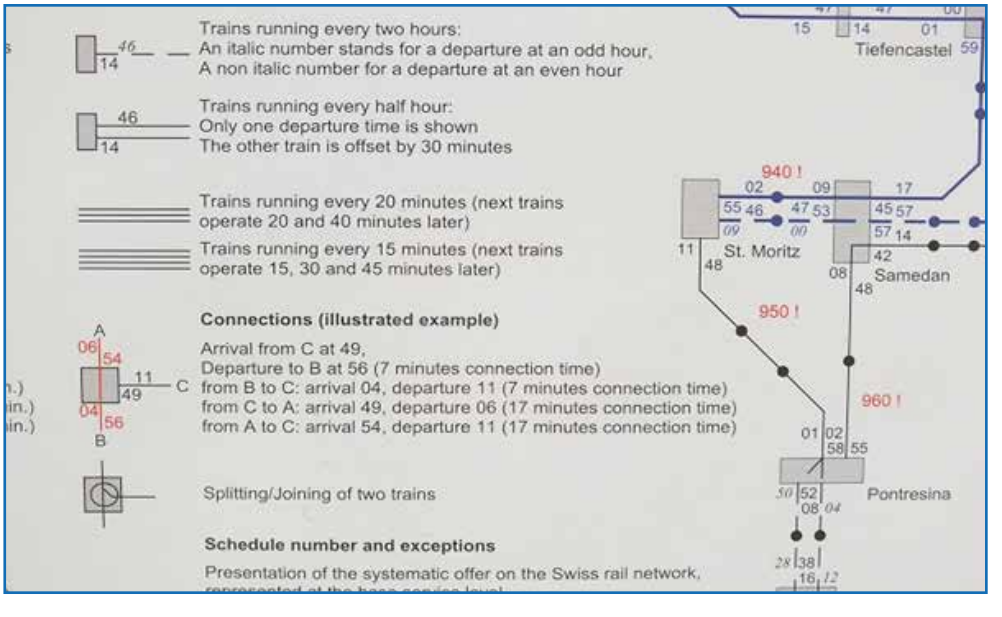
Dodać należy że przygotowanie modernizacji magistrali E65 trwało tak długo (studium wykonalności bazowało np. na danych ruchowych z 2002 roku), że nie uwzględniono w nim ruchu z nowego tzw. głębokowodnego terminala kontenerowego, który w międzyczasie powstał w Gdańsku.

9.3. Dobre i złe praktyki

W temacie integracji transportu oraz przygotowania inwestycji z tym związanych, nie ma lepszego przykładu niż wspomniana Szwajcaria, a zwłaszcza jej praktyka integracji. Pomijając naprawdę fascynujące elementy programu Bahn 2000, w kontekście niniejszego tekstu należy jako najbardziej charakterystyczną cechę podkreślić dostosowanie wszystkich założeń do cyklicznego w skali całego kraju rozkładu jazdy. To właśnie decydowało o zamówieniach na nowe konstrukcje lokomotyw i taboru oraz przesądzało o budowie nowych odcinków torów, urządzeń sterowania itd. dla przeciążonych linii. Taka powinna bowiem być kolejność myślenia o kolejowych przewozach pasażerskich: najpierw analiza potoków pasażerów prowadząca do wniosków w zakresie wskazanej częstotliwości i prędkości, następnie konstrukcja rozkładu jazdy, a dopiero potem dostosowane do tego inwestycje w tabor i infrastrukturę. W Polsce zazwyczaj działa się odwrotnie: najpierw następują inwestycje w infrastrukturę, potem kupuje się tabor, a na końcu, siłą rzeczy, konstruuje się rozkład jazdy determinowany przez tabor i infrastrukturę, a nie potrzeby pasażerów.

Gwarantem szwajcarskiego sukcesu jest największe możliwe zespolenie transportu, w tym autobusów, promów na jeziorach i kolei różnych typów. Dotyczy to węzłów, parkingów, ale też regularnego przewozu naczep samochodowych i samochodów osobowych tunelami (np tunel kolei BLS – co 15 minut).

Wykres 7. Fragment rozkładu jazdy kolei szwajcarskich w postaci diagramu z podaną częstotliwością i końcówką minutową czasów przyjazdu i odjazdu do stacji.



Źródło: Fahrplan Schweiz 2015

Do reżimu doskonalenia cykliczności dostosowuje się obecnie także szwajcarskie linie regionalne, na odcinkach, gdzie skracanie czasu jazdy jest istotne dla co najmniej logicznego fragmentu sieci lokalnych połączeń kolejowych. Podstawę systemu transportowego stanowi oczywiście kolej i są liczne wyjątki, gdzie nie jest to transport masowy, ale utrzymywany np. ze względu na niezawodność w najtrudniejszym terenie albo kilkukrotne skracanie dystansu względem dróg.

Sto i więcej lat temu kolej nie miała konkurencji na lądzie, więc gdy ją budowano, kolejne odcinki przyłączano do stacji na istniejącej, pobliskiej linii. Przykładem z Pomorza są odcinki linii Kościerzyna – Lipusz – Bytów, gdzie obecnie planuje się odbudowę połączenia (odcinek Lipusz – Bytów, nieużywany w ruchu pasażerskim wymaga kompleksowego remontu, a odcinek Kościerzyna – Lipusz potrzebuje niewielkich prac rewitalizacyjnych), ale nawet przy znacznie lepszych parametrach toru (prędkość do 120 km/h), jazda pociągiem między największymi generatorami ruchu, tj. Bytowem i Kościerzyną będzie od 6 do nawet 41 minut dłuższa niż standardowe połączenia autobusowe, co wynika z położenia peryferyjnego obu stacji[91]. Trzeba też wspomnieć o konkurencji, jaką jest motoryzacja – wyjątkowo silna w powiecie bytowskim (przeciętnie 1,4 samochodu w gospodarstwie domowym, przy średniej dla Pomorza 1,0). Stosując tzw. grawitacyjny model ruchu można nawet bez prac studialnych przewidzieć, że ruch podróżnych z Bytowa (105 km od Gdańska i Gdyni) będzie mniejszy niż na liniach bliżej położonych, rozpatrywanych do odbudowy i uruchomienia bezpośrednich połączeń z Trójmiastem: z Sierakowic (linia kolejowa nr 229) albo z rejonu Gniewina k. Wejherowa (linia kolejowa nr 230), a krótsza i szybsza trasa drogowa z Bytowa będzie przysłowiowym gwoździem do trumny projektu. W relacjach do Trójmiasta siłą transportu publicznego może być natomiast integracja poprzez budowany przy dworcu w Kościerzynie węzeł przesiadkowy i skupienie się na odcinku linii 201, gdzie czasy przejazdu koleją, nawet z przesiadkami są akceptowalne. Jasno trzeba sobie w tym miejscu postawić pytanie, czy nawet w zakresie dojazdów do stolicy województwa i dużej aglomeracji, wszędzie transport kolejowy jest rozwiązaniem optymalnym. Czy lepsze w wielu sytuacjach są wspólne rozwiązania (w zakresie rozkładów jazdy i taryf) kolei i dowozowych linii autobusowych.

Kolej+autobus rozwiązaniem niejednokrotnie lepszym od jazdy pociągiem na całej trasie

Zdjęcie 3. „Prostowany" dla skrócenia czasu jazdy odcinek toru między stacją Filisur (Kolej Retycka) a tunelem z którego wyjeżdża się bezpośrednio na efektowny Langwieserviadukt (z prawej)

Źródło: Własne

91. Obliczenia własne na podstawie Analizy Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowej dla zadania „Rewitalizacja linii kolejowej nr 212 na odcinku od stacji kolejowej Lipusz km 0,000 do stacji Bytów km 24,900 Tom I oraz rozkładów jazdy PKS Bytów.

Powyższą maksymę należy przyjąć przygotowując projekty ze środków unijnych. Mając doświadczenia ze współpracy z ekspertami Inicjatywy Jaspers, opiniującej duże projekty dla Komisji Europejskiej, autor pamięta liczne wątpliwości zgłaszane na etapie przygotowania projektu, które przez osoby spoza niego są traktowane wręcz z niedowierzaniem. Tymczasem wyczerpujące odpowiedzi, poparte rzetelnymi pracami studialnymi były podstawą sprawnej realizacji projektu PKM. Przykładowo, należało najpierw odpowiedzieć, czy w ogóle jakiekolwiek inwestycje infrastrukturalne na liniach / drogach w układzie Trójmiasto – Kaszuby są potrzebne (w domyśle: czy nie wystarczą zmiany organizacyjne u przewoźników). Następnie, po tym jak w rozmowach z Jaspers dowiedziono potrzeby inwestycji, należało również wykazać, dlaczego ma nią być kolej (trzeba było uzasadnić przewagi tej gałęzi w danych relacjach, odpowiednio wysokie potoki). Na koniec pozostawało uzasadnianie ogromnej liczby „szczegółów", czasem tak niebanalnych, jak trwające przez kilka lat (!) w przypadku PKM udowadnianie potrzeby budowy całej linii dla ruchu aglomeracyjnego jako dwutorowej.

Warto też przybliżyć przykład, który w przypadku realizacji całości zamierzeń bardzo negatywnie odbije się na transporcie publicznym. W trakcie budowy na terenie Gdyni jest cała nowa dzielnica Zachód, szacowana na 30 do 40 tys. mieszkańców. W oficjalnych dokumentach planistycznych połączenie tej dzielnicy z centrami Trójmiasta ma być realizowane bliżej nieokreślonymi liniami transportu szynowego. Jak wiadomo, budowa kolei nie jest zadaniem miast, a nie widać też w dokumentach planistycznych Gdyni pochylenia się nad przepustowością linii 201 (mylnie określanej jako „PKM") i planami przeniesienia na nią większości ruchu towarowego do portu. Realność i sens powiązań nowej dzielnicy podważają też powiązania drogowe z tej dzielnicy do nowego, planowanego węzła przesiadkowego „Gdynia Karwiny". Problem polega na tym, że planowany węzeł znajduje się w znacznym oddaleniu od ciągów w pożądanych kierunkach (centrum Gdyni i Gdańsk), a dojazd do niego wiedzie drogami bardzo obciążonymi kongestią, więc przesiadki w tym węźle byłyby absurdalne. Na szczęście dla przyszłych mieszkańców (i na nieszczęście dla transportu publicznego w Trójmieście) przez nową dzielnicę Zachód mają prowadzić nowe drogi o wysokich parametrach, omijające dotychczasowe osiedla i włączające się do dróg ekspresowych. Biorąc pod uwagę, iż cała dzielnica będzie budowana w wysokim standardzie – wybory środków lokomocji jej mieszkańców wydają się jasne.

Jest to sytuacja całkowicie przeciwna wobec polityki i przestrzennej i polityki transportowej realizowanej w większości państw Europy Zachodniej, gdzie (przykład z Landu Berlin) nie lokalizuje się nowych dzielnic poza istniejącymi (lub pewnymi projektowo) ciągami transportu publicznego. Dba się także, aby podstawowe potrzeby bytowe były zaspakajane na miejscu. To również bolączka Gdyni - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gdyni i Gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014 - 2025 wylicza aż kilkadziesiąt punktów mogących generować większy ruch, w tym tylko jeden obiekt – CH Tesco na tzw. Górnym Tarasie. Sytuacja ta wygląda na trwałą i niekorzystną dla obrazu kongestii w mieście: w podstawowych potrzebach bytowych mieszkańcy nowych dzielnic będą jeździć do odległego o ponad 10 km centrum jedną z dwóch przepełnionych dróg albo do odległego o ponad 20 km Gdańska.

9.4. Podsumowanie

Powyższe przykłady zwracają uwagę, iż sama techniczna wykonalność nie jest wystarczającym powodem aby budować lub ulepszać infrastrukturę transportu. Ma ona służyć sprawnemu przemieszczaniu, stąd udział specjalistów od prowadzenia ruchu powinien być niezbędny już na etapie planowania koncepcyjnego.

Inną kluczową kwestią udanych projektów jest współpraca. Dotyczy to tak podmiotów planujących, zarządzających infrastrukturą i terenem wokół niej, potencjalnych beneficjentów, jak i… dobrej wewnętrznej kooperacji wszystkich zainteresowanych komórek wymienionych jednostek.

Kolej aglomeracyjna jako projekt komplementarny

W transporcie nie wszystko zależy od infrastruktury. Ważne są także pojazdy poruszające się po niej, ich parametry techniczne i w końcu dopasowanie do istniejącej lub budowanej linii. W obsłudze aglomeracji zawsze ważniejsza będzie możliwa prędkość średnia na linii niż maksymalna, a więc takie parametry jak przyspieszenie taboru, możliwość szybkiej wymiany podróżnych i zmiany kierunku ruchu.

10. Informacja pasażerska: postęp z mankamentami

10.1. Wstęp

W porównaniu z nakładami na modernizację linii kolejowych lub zakup taboru, koszt zapewnienia właściwej i odpowiadającej współczesnym oczekiwaniom klientów informacji o usługach oferowanych przez przedsiębiorców kolejowych jest raczej znikomy. Jednak to właśnie ta sfera ma podstawowe znaczenie w kontakcie z pasażerem lub potencjalnym pasażerem.

W obszarze informacji dla pasażerów można zauważyć istotny, pozytywny i wręcz zaskakujący rozwój niektórych usług – w szczególności dotyczących jakości informacji o ruchu pociągów i oznakowania infrastruktury – przy równoczesnym wyraźnym pozostawaniu w tyle za współczesnymi tendencjami informacji o charakterze handlowym. Równocześnie, obowiązujące przepisy nakładają zadania w zakresie informacji i jej organizacji na wiele różnych podmiotów, co niekoniecznie prowadzi do poprawy jakości informacji pasażerskiej.

Na system informacji dla pasażera transportu zbiorowego składa się szereg elementów, niezbędnych na różnych etapach. Pierwszy element stanowi dostępność i jakość informacji przed podróżą, wpływająca na decyzję odnośnie wyboru środka transportu. Osoby zawodowo zajmujące się transportem zbiorowym niejednokrotnie zapominają, że jego istnienie nie do końca jest ugruntowane w świadomości znaczącej części mieszkańców Polski. Nawet w tak dobrze, jak na polskie standardy, rozwiniętych systemach transportu publicznego jak w aglomeracji warszawskiej, istotna grupa mieszkańców nie jest świadoma m.in. skąd i dokąd kursują pociągi oraz jakie są podstawowe zasady i koszty korzystania z systemu transportu zbiorowego. Rozwój rynku dalekobieżnych przewozów autobusowych czy też niskokosztowych linii lotniczych (o wzroście znaczenia motoryzacji indywidualnej nie wspominając) sprawiły, że czasy, w których podróż, szczególnie dalekobieżna, była nieomal automatycznie kojarzona z koleją, dawno minęły. W mniejszych miejscowościach kolej, nieobecna ze swoją ofertą w przestrzeni publicznej poza punktem obsługi podróżnych (stacją/przystankiem), często znajdującym się na przedmieściu – może w ogóle nie istnieć w świadomości większości mieszkańców. Dotarcie do grupy potencjalnych, acz niedysponujących dostateczną wiedzą pasażerów, jest istotnym elementem marketingowego komponentu systemu informacji.

Internet – coraz ważniejszy element systemu informacji pasażerskiej

Dla tych, którzy rozpatrują przejazd koleją jako opcję swojej podróży, istotne znaczenie ma dostępność i jakość informacji przed podróżą, zanim jeszcze znajdą się oni na dworcu. Współcześnie już tylko ograniczona grupa klientów rozpoczyna planowanie podróży od wizyty na dworcu i sprawdzania możliwości na plakatowym rozkładzie jazdy. Brak kas lub punktów informacyjnych na coraz większej liczbie stacji w mniejszych miejscowościach, a także obsługa kas w małych ośrodkach przez przewoźników lokalnych (zazwyczaj bez możliwości sprzedaży biletów PKP Intercity) praktycznie uniemożliwia, aby poprzez wizytę na dworcu poznać możliwości podróży poza połączeniami bezpośrednimi z danej stacji. Stąd też, kluczowym elementem komunikacji przewoźników kolejowych z klientem obecnie staje się internet, a w mniejszym stopniu – infolinia, bo o niej też klient musi się z jakiegoś źródła dowiedzieć. W zakresie informacji dostępnej w internecie – w większości przypadków dość łatwo, w sposób intuicyjny, można znaleźć wiarygodną informację nt. rozkładu jazdy (dostępną również poprzez kilka aplikacji na urządzenia mobilne), bardzo problematyczne jest jednakże uzyskanie pełnej informacji taryfowej, szczególnie w przypadku przejazdu z przesiadką pomiędzy pociągami różnych przewoźników.

Etap podróży – to ten, z którym informację dla pasażerów kojarzy się najczęściej. Jej dostarczaniem zajmują się zarówno zarządcy infrastruktury, jak i przewoźnicy, a incydentalnie (niezależnie od swej roli ustawowej) – również organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (PTZ). Na tym etapie podróży, dzięki inwestycjom w infrastrukturę i tabor, można zanotować w ostatnich latach najbardziej spektakularny postęp, czego przejawem są m.in. nowe wyświetlacze na wielu stacjach, solidne gabloty, stopniowo wymieniane oznakowanie stacji

i przystanków, a w nowym lub zmodernizowanym taborze – wyświetlacze informacyjne czy głosowe zapowiedzi przystanków. Piętno na jakości dostarczanej klientom informacji ma jednak nieprzejrzysta struktura uprawnień i obowiązków różnych podmiotów i ciągłe wahanie pomiędzy publicznym a komercyjnym charakterem usług przedsiębiorstw kolejowych. Wahanie to odbija się także w polskich i europejskich przepisach, które na teoretycznie komercyjne podmioty nakładają obowiązki informowania o ich usługach, tak jakby podmioty te nie miały w takiej informacji interesu, albo w wątpliwościach, czy zamieszczone w stacyjnej gablocie informacje o usługach czy taryfie są „obowiązkowe" czy „komercyjne". Na kolejowych działaniach informacyjnych i promocyjnych ciąży także szereg przypadków niezrozumienia tendencji i standardów, obowiązujących w świecie „pozakolejowym" i lekceważenie choćby pomysłów, by swój standard dopasować do współczesnych oczekiwań klientów. W efekcie widać wiele drobnych przykładów (jak choćby numeracja jedynych dwóch torów na zmodernizowanej, helskiej stacji Kuźnica – tor 1 i tor 3), które jednak oddziałują na całościowy wizerunek kolei jako podmiotu nie nadążającego za współczesnością. Elementem informacji jest także przekazanie klientowi danych i instrukcji po podróży, w przypadku potrzeby dalszego kontaktu z przewoźnikiem, zarządcą infrastruktury lub organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

10.2. Rozmyta odpowiedzialność

Analizując stan, jakość i perspektywy rozwoju informacji pasażerskiej na kolei, warto spojrzeć na prawne podstawy jej działania. Jakkolwiek wydawać się może, że przewoźnicy kolejowi, jako podmioty usługowe działające na rynku, powinny możliwie szeroko i wyczerpująco informować potencjalnych klientów o swoich usługach, to zarówno w Polsce, jak i za granicą, koleje radzą sobie z tym bardzo różnie, a ich podejście do klientów bywa mało satysfakcjonujące – również ze względu na skalę działalności i związaną z tym dużą nierównowagę siły stron umowy przewozu (przewoźnika i pasażera).

Trzeba podkreślić, że współfinansowanie kolei ze środków publicznych, mające miejsce w przypadku większości przewozów pasażerskich, nie zawsze wpływa na dążenie do podnoszenia jakości w stosunku do klienta. W efekcie, sfera kontroli jakości i kompletności świadczonych usług, w tym informacji pasażerskiej, przenosi się z mechanizmu rynkowego do administracyjnego, a wymagania jakościowe – z własnego standardu przedsiębiorcy kolejowego jedynie do realizacji przepisów prawa powszechnie obowiązującego, zarówno krajowego, jak i europejskiego.

Rozporządzenie 1371/2007[92] określa m.in. podstawowy zakres informacji, jakie mają być przekazywane pasażerom na różnych etapach podróży, jak też zobowiązuje przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawców biletów oraz właściwe organy władz publicznych do współdziałania w sferze informacji. Przepisy krajowe starają się bardziej precyzyjnie określić obowiązki poszczególnych podmiotów, niestety, nie robią tego wystarczająco precyzyjnie. Z jednej strony, przepisy rodzimego Prawa przewozowego[93] do wydawania i publikowania informacji odnoszącej się do wykonywanej komunikacji (w tym – rozkładów jazdy) zobowiązują przewoźnika. Odnoszące się do rozkładów rozporządzenie[94] precyzuje, że podanie rozkładu do publicznej wiadomości przez przewoźnika polega w szczególności na zamieszczeniu go na stronie internetowej oraz przekazaniu organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, który administruje systemem informacji dla pasażera. Problem polega na tym, że praktycznie żaden z 18 organizatorów publicznego kolejowego transportu zbiorowego nie administruje systemem informacji dla pasażera, jakkolwiek obowiązek taki wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym[95]. Teoretycznie, organizatorzy powinni zorganizować system informacji dla pasażera i postanowienia tego dotyczące zawrzeć w planie transportowym[96]. W praktyce, większość planów ogranicza się do oceny stanu istniejącego i niekonkretnych postulatów odnośnie poprawy jakości i dostępności informacji. Wiele planów postuluje (bez wskazania podmiotu, który miałby to realizować) budowę zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego zarówno komunikację kolejową, jak i autobusową.

Plany transportowe: mało konkretów nt. systemów informacji pasażerskiej

92. 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 315/14 z 3 grudnia 2007 r.
93. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, art. 2, t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 915.
94. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, §11 ust. 2, Dz. U. z 2012 r., poz. 451.
95. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15 ust. 1 pkt 3, t.j. Dz. U. z 2015 r., poza. 1440 z późn. zm.
96. ibid., art. 12 ust. 1 pkt 7.

W tej chwili, spośród organizatorów transportu kolejowego w Polsce, system taki posiada jedynie Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie[97], będący równocześnie organizatorem komunikacji miejskiej. W swoich planach transportowych zintegrowany system bardziej szczegółowo opisuje województwo kujawsko-pomorskie[98], planujące rozbudowę Inteligentnego Systemu Transportowego o zasięgu regionalnym o podsystem zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Podsystem ten będzie mógł zasilać w dane systemy informacji pasażerskiej. Przewidziano utworzenie jednostki administrującej podsystemem – Wojewódzkiego Zarządu Transportu. Z kolei władze woj. pomorskiego przygotowują się na uruchomienie rozbudowanej internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej kolej, komunikację miejską i autobusy regionalne w całym województwie[99]. Ma ona zostać uruchomiona przy okazji utworzenia zintegrowanego systemu zakupu biletów na wszystkich przewoźników w całym województwie, co jest wstępnie planowane na 2018 r.

Najdalej w zakresie planowania systemu informacji poszło województwo dolnośląskie[100], przewidujące docelowe wprowadzenie zintegrowanego systemu nadzoru nad transportem publicznym, którego składnikiem, a po części efektem działania, byłaby zintegrowana informacja pasażerska. Elementem zakładanego systemu informacji na Dolnym Śląsku miała także być specjalna strona internetowa organizatora publicznego transportu zbiorowego[101]. Wydaje się być to jednak projekt praktycznie porzucony – na dedykowanej stronie internetowej, oprócz zapowiedzi konsultacji projektu przyszłego rozkładu jazdy (2016/17), poleca się np. „aktualne" promocje (ważne do… stycznia 2014 r.)[102], wśród najpopularniejszych informacji na stronie głównej w 2016 r. strona promuje wiadomości o korekcie rozkładu jazdy[103] obowiązującej… od 1 marca 2011 r. Sytuacja ta pokazuje, że nawet organizator, który przyjął najbardziej ambitny plan stworzenia systemu informacji pasażerskiej nie wydaje się mieć przekonania do prowadzenia działalności w tym obszarze.

De facto bezczynność organizatorów transportu w obszarze stworzenia postulowanych zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej idzie w parze z rozwojem prywatnych podmiotów, dostarczających tego rodzaju usługi – np. dostępnego w internecie i w ramach aplikacji na urządzenia mobilne serwisu e-podróżnik.pl[104], zawierającego informacje o rozkładach jazdy wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych (włącznie z wieloma kolejami wąskotorowymi) w Polsce, a także ponad 600 przewoźników autobusowych i kilkudziesięciu organizatorów komunikacji miejskiej. W przypadku wielu przewoźników w serwisie tym dostępna jest informacja o cenie biletu, a u niektórych – również możliwość jego nabycia. Innym wartym w tym względzie uwagi jest serwis jakdojade.pl (również dostępny w internecie i w wersji na telefony komórkowe) pokazujący w ujednolicony wizualnie sposób, w formie tekstowej i graficznej, rozkłady jazdy kolei i komunikacji miejskiej w ponad 20 miastach/aglomeracjach.

Brak przepisów regulujących współpracę pomiędzy organizatorem transportu a zarządcą informacji pasażerskiej

Niezależnie od systemu informacji pasażerskiej (którego większość organizatorów nie ma albo ich zakres jest minimalny), przepisy nie rozstrzygają uprawnień organizatora PTZ w stosunku do zarządców infrastruktury kolejowej, a to właśnie te podmioty mają bezpośrednio i ustawowo przypisane zadania dotyczące dostarczania informacji na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych[105]. Są też zarządcami tych obiektów i stosują własne standardy ich oznakowania. W tym kontekście pojawia się pytanie, czy w zakresie np. oznakowania obiektów bądź kształtu i formy graficznej rozkładu jazdy, plan transportowy, lub działający na jego podstawie organizator publicznego transportu zbiorowego, może ustanowić normy, które będą miały zastosowanie do obiektów infrastruktury kolejowej i informacji tam umieszczanej – i, w związku z tym, czy normy te mają szanse być narzucane na zarządcom infrastruktury kolejowej.

Przepisy o publicznym transporcie zbiorowym nakładają na organizatora obowiązek określenia m.in. wspomnianego już systemu informacji dla pasażera i administrowanie tym systemem[106], a także traktują o obowiązku współpracy organizatora i zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie wykonywania obowiązków dotyczą-

97. http://www.ztm.waw.pl (08.10.2016).
98. Uchwała nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko – Pomorskiego", Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego z 2014 r., poz. 2766.
99. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pomorskie-zakup-biletow-wszystkich-przewoznikow-w-jednym-miejscu--pierwszy-tak-duzy-projekt-w-polsce-78591.html (15.10.2016).
100. Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego"; Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 2014 r., poz. 4966.
101. http://www.koleje.dolnyslask.pl (05.10.2016).
102. http://www.koleje.dolnyslask.pl/bilety-i-promocje/promocje/super-bilet-w-przewozach-regionalnych-790/ (05.10.2016).
103. http://www.koleje.dolnyslask.pl/aktualnosc/przewozy-regionalne-korekta-rozkladu-jazdy-476/ (05.10.2016).
104. http://www.e-podroznik.pl (06.10.2016).
105. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 30, t.j. Dz. U z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.
106. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15 ust. 1 pkt 3 i art. 43 ust. 1 pkt 8.

cych linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy[107]. Spośród wszystkich organizatorów kolejowego publicznego transportu zbiorowego, jak dotąd, jedynie województwo dolnośląskie przewidziało w swoim planie transportowym[108] zasady oznakowania stacji i przystanków oraz formaty informacji, rozkładów i oznaczeń. Nadmienić należy, że istotnie odmienne od zasad stosowanych obecnie przez PKP PLK S.A. Zastosowanie tego rozwiązania mogłoby powodować szereg problemów zarówno dla pasażerów (różny format i treść rozkładów jazdy na poszczególnych stacjach), zarządców infrastruktury (różne typy oznakowania), jak i organizatorów (możliwe różnice pomiędzy przyjętymi systemami informacji w planach transportowych różnych organizatorów – krajowego, regionalnego i np. gminnego).

10.3. Rozkłady jazdy – wygodne czy doktrynalne?

Podstawowy element informacji dla pasażera to rozkład jazdy. Na etapie planowania podróży coraz ważniejsze stają się rozkłady dostępne w internecie – jednak, dla wielu osób, rozkład jazdy na stacji wciąż jest najważniejszym źródłem informacji. W zakresie jego jakości i dostępności, dokonał się w ciągu kilku lat ogromny postęp, niemniej jednak wciąż pozostaje sporo do zrobienia, a także rozstrzygnięcia – czy rozkład ma być przede wszystkim użyteczny, czy poprawny doktrynalnie.

Do roku 2012 wydawaniem rozkładów zajmowali się przewoźnicy. W efekcie, na stacjach i przystankach wisiały plakaty lub tablice niezwykle zróżnicowane zarówno wizualnie, jak i pod względem sposobu publikowania informacji. „Rozkładową biblią" do 2012 r. był sieciowy rozkład jazdy pociągów, wydawany w ostatnim okresie przez Przewozy Regionalne i tracący aktualność jeszcze przed wydrukowaniem. Sposoby prezentacji rozkładów i miejsca ich rozmieszczania na stacjach były bardzo różne – w skrajnych przypadkach można było spotkać rozkłady przyczepione do drzew. Stan techniczny i estetyczny innych nośników informacji też był zazwyczaj bardzo zły.

Zdjęcie 4. Przystanek Obrowo - rozkład jazdy na drzewie (rok 2012)

Źródło: Własne

Obowiązek umieszczania na stacjach i przystankach rozkładu jazdy został w 2012 r. przejęty przez PKP PLK S.A. Zarządca infrastruktury relatywnie szybko opracował format nowego rozkładu, zgodny z wytycznymi Międzynarodowego Związku Kolei (Karta UIC nr 413), i wyposażył wszystkie perony w Polsce zarządzane przez PLK w gabloty do jego prezentacji. Format rozkładu jest stale udoskonalany, jakkolwiek nie jest to poddawane konsultacjom z organizatorami transportu, ustawowo odpowiedzialnymi za administrowanie systemem informacji dla pasażerów. Na stronie internetowej PLK umieszczono też rozkład w formacie tradycyjnym, tj. w tabelach – dzięki nośnikowi elektronicznemu, często praktyczniejszych niż wcześniejsze, papierowe.

Ujednolicenie rozkładów przez PKP PLK rozwiązanie nie zawsze funkcjonalne

Nowy standard rozkładowy, jaki ustanowiły PLK, niewątpliwie przyniósł korzyści w postaci ujednolicenia, praktycznie w całej Polsce, formy publikowania rozkładów. Odmienna wizualnie forma publikacji rozkładów obowiązuje na peronach innych zarządców infrastruktury (np. SKM Trójmiasto, PKM, WKD). Na stacjach/przystankach zarządzanych przez PLK, poszczególni przewoźnicy niejednokrotnie publikują – równolegle do rozkładów wieszanych przez PLK – własne rozkłady (w innej formie wizualnej niż PLK), jednak ich forma nie jest dominująca: głównym źródłem informacji pozostają rozkłady publikowane przez PLK. Niewątpliwą zaletą rozkładów PLK jest fakt, że prezentowane są na nich, w identyczny sposób graficzny, pociągi wszystkich przewoźników.

107. ibid., art. 43 ust. 2.
108. Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego"; Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 2014 r., poz. 4966, załącznik nr 15.

Ale mechanizm publikowania rozkładów przez PLK niewątpliwie ma też swoje wady, które ze szczególną mocą ujawniają się w czasie prowadzenia na sieci prac modernizacyjnych lub remontowych w kilkuset miejscach równocześnie, wpływających na rozkład jazdy pociągów. Ze względu na prowadzone prace, ale także z innych względów, zupełnie obojętnych dla pasażera (np. inne zestawienie składu w weekendy niż w dni powszednie), niemało pociągów kursuje w ciągu roku w kilkudziesięciu, nieznacznie się różniących, wariantach rozkładowych, co powoduje gigantyczny wzrost liczby plakatów rozkładowych – każdy wariant jest bowiem publikowany. Dla największych stacji oznacza to postępującą, praktyczną nieczytelność rozkładu. Dla przykładu, roczny rozkład jazdy (2015/16) dla stacji Warszawa Zachodnia zawierał 337 stron, a rozkład tzw. zamknięciowy (zob. rozdział Białej Księgi nt. rozkładów jazdy), dwumiesięczny (październik – grudzień 2016) to aż 72 strony[109]. W teoretycznie najłatwiejszej do korzystania wersji rozkładu relacyjnego, pokazującego tylko stacje docelowe (bez stacji pośrednich) – w opisywanym przypadku Warszawy Zachodniej, w wariancie dwumiesięcznym, przy rozkładzie widniało aż 277 przypisów dotyczących terminów kursowania i 63 przypisy z informacjami dodatkowymi, które ze względu na objętość zamieszczane są w odrębnych gablotach, tym bardziej utrudniając skorzystanie z całego rozkładu.

Dla porównania, np. w Wielkiej Brytanii nie ma takiej rozmaitości, a publikowane są 3 odrębne tablice i 3 odrębne rozkłady relacyjne: na dzień roboczy, na sobotę oraz na niedziele i święta. Wtedy odnośniki są rzadkością a rozkład jest w pełni czytelny. Wyjątkiem są bowiem jedynie pociągi kursujące w bardzo nietypowych terminach (np. tylko w wybrane dni robocze).

Tabela 9. Pociąg do Torunia o godz. 10.30 – 20 wariantów w ciągu niecałych 2 miesięcy

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Warszawa Zachodnia — **16 X – 10 XII 2016**

Dodatkowe informacje o pociągach znajdują się na szczegółowym rozkładzie jazdy „Odjazdy"

Aktualizacja wg stanu na 2 X 2016

Kierunek *Direction*	Odjazdy *Departures*						
Toruń Główny	IC-IC VI 6:00 f)	IC-TLK VI 6:40	IC-IC VI 8:30 f)	IC-TLK VI 10:30 41)	IC-TLK VI 10:30 42) m)	IC-TLK VI 10:30 206)	IC-TLK VI 10:30 198) n)
	IC-TLK VI 10:30 207)	IC-TLK VI 10:30 200) n)	IC-TLK VI 10:30 167)	IC-TLK VI 10:30 46) n)	IC-TLK VI 10:30 196)	IC-TLK VI 10:30 48) n)	IC-TLK VI 10:30 195)
	IC-TLK VI 10:30 50) n)	IC-TLK VI 10:30 51)	IC-TLK VI 10:30 52) n)	IC-TLK VI 10:30 194)	IC-TLK VI 10:30 54) n)	IC-TLK VI 10:30 208)	IC-TLK VI 10:30 145) m)
	IC-TLK VI 10:30 209)	IC-TLK VI 10:30 59) m)	IC-IC VI 12:30 f)	IC-TLK VI 14:20	IC-TLK VI 15:29 19)	IC-IC VI 16:29 27) f)	IC-IC VI 16:30 28) f)
	IC-TLK VI 18:35	IC-IC VI 20:35 o)					

Źródło: PKP PLK S.A.

Wiążąc publikowanie rozkładu jazdy na okresy około dwumiesięczne z ustawowym obowiązkiem[110] publikowania przyszłego rozkładu jazdy nie mniej niż na 21 dni przed jego wejściem w życie, mamy do czynienia z sytuacją, gdy przez, mniej więcej, 1/3 roku na stacjach wiszą dwa komplety rozkładów, wymagając tym samym dwóch kompletów gablot i nie przyczyniając się do czytelności systemu informacji dla pasażera[111]. Sytuację PKP PLK S.A. dodatkowo komplikuje wyrok NSA z września 2016 r.[112], stwierdzający niedopuszczalność publikowania rozkładu na okresy tylko dwumiesięczne i de facto nakazujący publikowanie rozkładu rocznego na peronach.

Dodatkowym czynnikiem, wpływającym na ogromne rozmiary rozkładów jest przyjmowana w Polsce konieczność podawania godzin przyjazdów do każdego przystanku na trasie danego pociągu. Doświadczenia kolei zagranicznych wskazują, że możliwe jest ograniczenie zakresu podawanych informacji do wybranej liczby stacji najbliższych, a dalej – podawanie informacji wyłącznie o stacjach o kluczowym znaczeniu. Finalny rozmiar takich rozkładów, wypełniających całe gabloty, eliminuje z nich inne informacje, dotyczące warunków przewozu, osób o ograniczonej możliwości poruszania się itp. ,

109. W wersji do pobrania ze strony https://portalpasazera.pl/Plakaty, wersja rozkładu do wieszania na peronie generowana jest w innym formacie (do A1), co odpowiada 8 kartkom formatu A4.
110. Ustawa o transporcie kolejowym, art. 30 ust. 5c.
111. Aktualnie na etapie prac sejmowych jest zmiana ustawy (druk sejmowy nr 840), przewidująca obowiązek publikacji na 10 dni przed wejściem w życie zmian, co jednak nie oznacza, iż brak jest potrzeby zapewnienia odpowiednich gablot na ten okres.
112. http://www.rp.pl/Konsumenci/309119955-Sad-rozklady-jazdy-PKP-obowiazujace-po-dwa-miesiace-niezgodne-z-prawem.html#ap-1 (06.10.2016).

Zdjęcie 5. Zagościniec – na nowym przystanku brak miejsca w gablocie powoduje zastosowanie przez przewoźnika mało estetycznej blachy przytwierdzonej do latarni

Źródło: Własne

Rozwiązaniem umożliwiającym eliminację setek gablot jest zastosowanie nośników elektronicznych, na których wyświetlany będzie rozkład o takich funkcjonalnościach, jak rozkład papierowy. Błędem jednak jest przenoszenie na nośnik elektroniczny ograniczeń i problemów, które niesie za sobą używanie rozkładu papierowego. Zastosowane obecnie na niektórych stacjach (m.in. Warszawa Gdańska) nośniki tego rodzaju umożliwiają wgranie uprzednio wygenerowanego pliku, który potem nie podlega żadnym zmianom – a więc m.in. ukazuje pociągi, których okres kursowania już minął.

10.4. Dynamiczna informacja pasażerska – nowoczesność czy pozór?

Wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej to jeden z najbardziej zauważalnych przez pasażerów przejawów nowoczesności na kolei. Dla rozwoju tych systemów impulsem było Euro 2012, gdy polska kolej szykowała się na przyjęcie gości z całego świata. Opracowano wówczas wytyczne, określające układ treści, funkcjonalności i podstawy działania systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Główni zarządcy infrastruktury – PKP PLK i PKP S.A. zdobyli wówczas doświadczenia w projektach budowy dużych systemów informacji dynamicznej, obejmujących kluczowe warszawskie stacje.

Obecnie systemy informacji wizualnej funkcjonują na 76 stacjach i przystankach, a w ramach prowadzonych inwestycji pojawiają się i na kolejnych. Jednocześnie – tylko sześć lokalnych systemów dysponuje możliwością automatycznego pobierania danych na temat rozkładu jazdy i jego wykonania. Ta liczba ma się zwiększać, niemniej jednak na większości stacji, gdzie pasażerowie są informowani o pociągach za pomocą nowocześnie wyglądających wyświetlaczy – system opiera się na ręcznym wprowadzaniu danych. Zapowiedzi głosowe pociągów są dostępne na ponad 1 300 stacjach i przystankach – z czego na ponad 150 są wygłaszane automatycznie. Sterowanie tym automatem i zasilanie go danymi ma jednakże w większości przypadków charakter ręczny[113].

Błędy w wykorzystywaniu systemów informacji pasażerskiej

Problemem na polskich stacjach jest obecnie również, niekiedy przedwczesne, znikanie informacji z tablic elektronicznych o pociągu spóźnionym np. 1-2 minuty. Pasażer wchodzący na peron w minucie odjazdu bywa dezinformowany, gdyż wyświetlany jest już kolejny pociąg i wydaje się, że się spóźnił, podczas gdy „jego" pociąg dopiero po chwili wjeżdża.

113. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/76-stacji-objetych-informacja-wizualna-plk-bedzie-ich-wiecej-78520.html (15.10.2016).

Całkowita eliminacja obsługi systemów przez dedykowanych pracowników (w tej chwili – na około 200 lokalizacjach) nie jest wskazana, szczególnie na dużych stacjach, gdzie nietypowe sytuacje mogą oznaczać konieczność niestandardowego działania i przejęcia kontroli systemu przez człowieka. Automatyzację nowych systemów mają umożliwić rozwiązania informatyczne, przygotowywane przez PKP PLK S.A. Ma powstać centralna aplikacja sterująca dynamicznej informacji pasażerskiej (CASDIP), która będzie zaopatrywała w dane urządzenia rozmieszczone na poszczególnych stacjach. Źródłami danych dla CASDIP będą systemy rozkładowe, przewoźnicy (w zakresie tzw. danych handlowych), systemy ewidencji pracy eksploatacyjnej PKP PLK S.A., przygotowywany do wdrożenia elektroniczny dziennik ruchu oraz systemy lokalizacji pojazdów, oparte na systemie GPS. Aplikacja będzie także powiązana z lokalnymi czujnikami ruchu pociągów. W tej chwili rozwiązanie oparte na tej aplikacji jest już testowane na kilku stacjach. PKP PLK S.A. zakłada, że w ramach nowych inwestycji nie będą już realizowane niezależne systemy stacyjne lub liniowe, które jedynie pobierają dane z systemów PKP PLK S.A., lecz zestawy urządzeń, przystosowanych do współpracy z CASDIP, i w ten sposób sterowane automatycznie.

W ramach projektu aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego, na wyposażenie stacji i przystanków w takie urządzenia przewidziano 350 mln zł. Dotychczasowe systemy obsługiwane ręcznie będą albo przebudowywane, albo też – w zależności od stanu technicznego i stopnia wyeksploatowania – będą zastępowane systemami nowej generacji. Można mieć nadzieję, że obejmą one więcej stacji z możliwie optymalnym rozkładem urządzeń niż tylko stacja Bydgoszcz Główna, gdzie ogromna liczba wyświetlaczy informacji pasażerskiej wywołuje duże kontrowersje: na peronach umieszczono aż 81 wyświetlaczy (średnio – kilkukrotnie więcej niż na innych węzłowych stacjach o podobnej liczbie peronów). Warto zauważyć – pisał o tym, powołując się na sygnały od Czytelników, „Rynek Kolejowy" – że pomimo bardzo dużej gęstości tablic w Bydgoszczy Gł. (nawet co 25 m) informacje na nich potrafią być nieprecyzyjne: dezinformują pasażerów np. w sytuacji, w której na jednym torze stoją dwa pociągi w przeciwnych kierunkach[114].

Pod względem informacji dynamicznej łatwiejsza sytuacja występuje w zakresie wyposażenia taboru. Większość nowych lub zmodernizowanych pojazdów szynowych ma już wyświetlacze i system zapowiedzi głosowych dla pasażerów. Inna kwestia to dobór treści i przekazywanie faktycznie potrzebnych informacji. To w pociągach wciąż nie jest normą: np. w PKP Intercity, w pojazdach serii Pesa Dart i Flirt3 wyświetlane są informacje o godzinach przyjazdów na poszczególne stacje, ale już np. w pojazdach Pendolino na wyświetlaczach pokazywane są tylko materiały promocyjne PKP Intercity czy też informacje o aktualnych imieninach.

10.5. Jak się nie zgubić na stacji?

Równolegle z pracami nad rozwojem systemów dynamicznej informacji pasażerskiej, PKP S.A. i PKP PLK S.A. zaczęły przebudowywać system informacji stałej. Dla PKP S.A. zadanie to było połączone z dużym programem remontów i modernizacji dworców. PKP PLK S.A. dłużej wahała się odnośnie kształtu wytycznych, a zmiany oznakowania wprowadza na wielu stacjach stopniowo.

Przed 2012 r. na stacjach funkcjonowały rozmaite, często bardzo przypadkowe, systemy oznakowania. Stopień zaniedbania i zużycia tych systemów był bardzo duży. Obecnie obydwaj zarządcy (PKP SA i PLK) działają w oparciu o zbliżone, acz nieidentyczne, wytyczne dotyczące oznakowania obiektów, co czasami psuje efekt przeprowadzanych prac na styku kompetencji zarządców. Mimo zdarzających się błędów w realizacji, wytyczne i oparte na nich systemy oznakowania prezentują wysoki poziom i istotnie poprawiają odbiór jakościowy przestrzeni stacji oraz dworców.

Brak standardów informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych

Z pewnym opóźnieniem w stosunku do tablic oznakowania stałego pojawia się oznakowanie specjalne – w szczególności przeznaczone dla osób niewidomych i niedowidzących. Wyzwaniem w tym obszarze jest brak krajowych standardów dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Obowiązek dostosowywania dla tych osób obiektów kolejowych i towarzyszących wynika z przepisów europejskich – w szczególności Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM)[115], którym, niestety, nie towarzyszą odpowiednie normy krajowe. Spośród przepisów krajowych, ozna-

114.http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/za-bydgoskim-dworcem-ukazal-sie-las-wyswietlaczy-73958.html (15.10.2016).
115.Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, Dz. Urz. UE L356/110 z 12 grudnia 2014 r.

kowanie dotykowe normuje jedynie rozporządzenie w sprawie metra[116], które nie dotyczy bezpośrednio kolei. Europejska Agencja Kolejowa zaleca[117] w takich przypadkach stosowanie norm międzynarodowych[118], obowiązujących w większości państw europejskich, które jednakże też nie zostały przyjęte w Polsce.

Zdjęcie 6. Oznakowanie stacji Warszawa Zachodnia – rok 2011

Źródło: Własne

Najpoważniejszym krokiem w tym obszarze było ujednolicenie (w nowych inwestycjach) sposobu informowania za pomocą pasa ostrzegawczego („guzków") o krawędzi peronu, jako kluczowego składnika bezpieczeństwa. Niestety, perony zrealizowane w ramach wcześniejszych projektów – zapewne do ich kolejnego generalnego remontu - pozostaną bez takich oznaczeń dotykowych. Przyjęte przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. rozwiązania, oparte m.in. na normie ISO, pozwalają mieć nadzieję, że nowe i modernizowane obiekty będą wyposażone w kompletne oznakowania dla osób niewidomych i niedowidzących, łącznie z mapami tyflograficznymi, pasami kontrastowymi, oznaczeniami poręczy w alfabecie Braille'a i pismem wypukłym, oznakowaniem nawierzchniowym – liniami prowadzącymi i polami uwagi.

10.6. Podsumowanie

Jakość informacji na kolei znacząco się poprawia. PKP PLK S.A. przygotowuje wdrożenie całościowego systemu, umożliwiającego sterowanie urządzeniami dynamicznej informacji pasażerskiej, ale również przekazywanie informacji na strony internetowe i aplikacje mobilne. Równocześnie, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni realistycznie ocenić swoją rolę i określić standard informacji, jaki powinien obowiązywać w przewozach przez nich realizowanych – i aby zarządca infrastruktury, przewoźnik i organizator transportu byli rzeczywistymi partnerami w zadaniu informowania pasażerów o usługach kolei.

Warto ustawowo uwzględnić potrzebę zastosowania funkcjonalnego, a nie doktrynalnego podejścia do rozkładów jazdy i planowania podróży przez pasażerów. Podobnie, potrzebną rzeczą jest ujednolicenie zasad oznakowania stałego stacji i przystanków, jak również przyjęcie krajowych standardów dostępności, w tym oznakowania dla osób niewidomych – opartego na sprawdzonych, międzynarodowych normach.

116. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie, Dz. U. z 2011 r., nr 144, poz. 859.
117. ERA, Przewodnik stosowania TSI dla podsystemu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się", 2015 - http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA_2014_01260000_PL_TRA_Final.pdf (06.10.2016).
118. Norma ISO 21542:2011 Building construction - Accessibility and usability of the built environment, pomocnicze zastosowanie ma też norma ISO 23599:2012 Assistive products for blind and vision-impaired persons – Tactile walking surface indicators.

11. Sprzedaż biletów – kolej w pogoni za nowoczesnością

11.1. Wprowadzenie

Co dziś oznacza „nowoczesność" w kontekście sprzedaży biletów? Czy mamy tu na myśli skomplikowane technologicznie rozwiązania, mobilne aplikacje, infomaty? Oczywiście też. Warto sobie jednak uzmysłowić, że jak pokazuje praktyka, to właśnie najprostsze i najbardziej intuicyjne rozwiązania mają szansę przebić się do świadomości użytkowników. Pasażer nie będzie uczyć się technologii, którą postanowi zaprezentować mu przewoźnik. Skorzysta z niej tylko, jeśli wyda się mu ona prostsza i szybsza niż tradycyjny zakup biletu w kasie. Transport kolejowy w Polsce jest otwarty na nowoczesne rozwiązania do dystrybucji biletów. Często jednak wdrażając je zapomina o użytkowniku.

Na potrzeby niniejszego tekstu należy przyjąć zasadę, że pisząc o nowoczesnych formach dystrybucji biletów mamy na myśli wszystko, co nie jest klasyczną sprzedażą w stacjonarnej kasie lub w pociągu za pośrednictwem konduktora. Krótko mówiąc – sprzedaż bez udziału innego człowieka. Wśród tego typu rozwiązań znajdują się:

Zakup biletu przez internet, przeważnie za pośrednictwem strony danego przewoźnika. Jest to najbardziej klasyczna z niestandardowych form dystrybucji, z którą pasażerowie zdążyli się już oswoić. W zeszłym roku 29% wszystkich biletów na pociągi spółki PKP Intercity zakupionych zostało właśnie w ten sposób. Oznaczało to aż 124% wzrost względem roku 2014. Trend, ten według wszelkich prognoz, będzie się z resztą utrzymywać. Dwucyfrowe wzrosty rok do roku generują bowiem wszystkie formy sprzedaży online.

Rozwój rynku aplikacji do dystrybucji biletów

Zakup biletu za pośrednictwem mobilnej aplikacji[119]. Na rynku działa szereg operatorów aplikacji do dystrybucji biletów. Zdominowany on jest przez cztery podmioty: CallPay, moBILET, mPay oraz SkyCash, przy czym ten ostatni jest zdecydowanym liderem wśród przewoźników kolejowych. W miejskim transporcie publicznym spotkać można także innych operatorów, m.in.: Unibank, GoPay, zBiletem.pl. Jedynym przewoźnikiem kolejowym dysponującym własną dedykowaną aplikacją jest PKP Intercity, którego rozwiązanie IC mobile Navigator umożliwia nie tylko zakup biletu, ale też jego zwrot lub np. wygenerowanie faktury.

Zakup biletu za pośrednictwem biletomatu. Urządzenia te na kolei można spotkać zarówno na dworcach i peronach (biletomaty stacjonarne), jak i w pojazdach (biletomaty mobilne). Na pewno sporym problemem w korzystaniu z biletomatów w całym transporcie zbiorowym, jest brak ich unifikacji. Jedne przyjmują wyłącznie płatności gotówką, inne wyłącznie płatności kartą. Obecnie produkowane urządzenia są już dużo bardziej wszechstronne. Coraz większą popularnością cieszą się także biletomaty z funkcją infokiosku, które poza możliwością zakupu biletu czy doładowania karty miejskiej pozwalają także sprawdzić rozkład jazdy lub (szczególnie w miejscach atrakcyjnych turystycznie) zapoznać się z informacją o lokalnych zabytkach lub innego typu ofertą ukierunkowaną na turystów. Warto podkreślić, że na kolei spotkać się można z różnymi formami korzystania z biletomatów przez przewoźników. Urządzenia mogą być albo własnością przewoźnika albo też samego producenta, który występuje jako inwestor i w zamian za określoną marżę umożliwia przewoźnikowi sprzedaż jego biletów w swoim biletomacie. Przeważnie kolejowe spółki pasażerskie korzystają z kilkudziesięciu tego typu urządzeń. Wg najnowszych danych (stan na wrzesień 2016 r.) np. Koleje Śląskie dysponują 32, Koleje Mazowieckie zaś 84 biletomatami.

Kodowanie biletów na spersonalizowanym nośniku, tzw. „karcie miejskiej", jest już w zasadzie standardem w miejskim transporcie publicznym. Korzysta z nich 15 z 18 organizatorów transportu w miastach wojewódzkich

119. Przykładem takiej aplikacji jest np. funkcjonująca w Małopolsce iMKA, karta i aplikacja na telefon, umożliwiająca zakup biletu m.in. na pociągi Kolei Małopolskich i Przewozów Regionalnych.

w Polsce[120]. Niektóre karty umożliwiają kodowanie na nich usług luźno lub całkowicie niezwiązanych z komunikacją zbiorową. Śląska Karta Usług Publicznych umożliwia kodowanie biletów do instytucji kultury (teatry, kina, muzea), na imprezy sportowe, a także opłacenie parkingu. Parkowanie jest też możliwe z wykorzystaniem Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. Przewoźnicy kolejowi w Polsce, na mocy podpisanych z organizatorami transportu umów, mogą umożliwiać podróż w ramach obowiązującej na danym obszarze karty miejskiej. Taka sytuacja ma miejsce między innymi w Warszawie, gdzie możliwy jest przejazd Warszawską Koleją Dojazdową, Kolejami Mazowieckimi i oczywiście należącą do M. St. Warszawy Szybką Koleją Miejską przy użyciu Warszawskiej Karty Miejskiej (co więcej: Warszawa, obok Wrocławia, jest jedyną aglomeracją w Polsce, w której posiadacze biletów na komunikację miejską mogą podróżować pociągami na terenie aglomeracji bez żadnych dodatkowych dopłat). Podobnie jest w Łodzi, gdzie Wspólna Karta Aglomeracyjna pozwala na podróże Łódzką Koleją Aglomeracyjną i Przewozami Regionalnymi oraz na południu Polski, gdzie można korzystać z oferty Kolei Małopolskich i Przewozów Regionalnych przy użyciu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. Koleje Śląskie prowadzą rozmowy w sprawie włączenia ich oferty do systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych.

Istnieją też próby wdrożenia przez przewoźników własnych kart. Karta Mazowiecka, wdrażana przez spółkę Koleje Mazowieckie, umożliwia zakodowanie zarówno jednorazowych, jak i abonamentowych biletów KM oraz biletów wydawanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. Przewozy Regionalne uruchomiły zaś usługi REGIOkarta i REGIOkarta SENIOR, które umożliwiają zakup biletów ze znaczną zniżką. Obie karty są honorowane również przez innych przewoźników kolejowych: Arrivę RP, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Łódzką Kolej Aglomeracyjną i Koleje Wielkopolskie.

11.2. Przegląd kanałów sprzedaży przewoźników kolejowych

Różnorodność kanałów dystrybucji biletów

Celem wprowadzania nowych form sprzedaży biletów jest z jednej strony wygoda pasażerów, a z drugiej oszczędności przewoźnika. W przeciwieństwie do tradycyjnych kas – biletomaty czy mobilne aplikacje umożliwiają podróżnym zakup biletów o dowolnej porze dnia i nocy.

Przyjrzenie się nowoczesnym formom dystrybucji biletów, jakie są stosowane przez przewoźników kolejowych, pokazuje że są oni otwarci na korzystanie z tych rozwiązań. Zdecydowana większość przewoźników umożliwia zakup biletu za pośrednictwem strony internetowej. Połowa korzysta także ze specjalnych kart, czy to w ramach kart aglomeracyjnych (Koleje Małopolskie, Warszawska Kolej Dojazdowa, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Mazowieckie) czy też własnych rozwiązań (Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie). Wszyscy przewoźnicy korzystają z biletomatów, a poza Kolejami Małopolskimi, które zaczęły działać dopiero pod koniec 2014 roku, także z mobilnych aplikacji biletowych.

Nie ma przeciwwskazań dla korzystania przez przewoźników z urządzeń więcej niż jednego producenta biletomatów, dlatego też wielu przewoźników umożliwia zakup biletów za pośrednictwem sprzętu różnych dostawców. Np. bilety na pociągi Arriva RP zakupić można w biletomatach Avisty oraz Kolejowych Zakładów Łączności (KZŁ). Podobnie sytuacja wygląda w Kolejach Wielkopolskich. PKP Intercity współpracuje w tym zakresie z firmami Avista i Asec, a Łódzka Kolej Aglomeracyjna z Asec i KZŁ. Bilety Warszawskiej Kolei Dojazdowej można zaś zakupić w biletomatach Mennicy Polskiej i Mera-Systemy.

W przeciwieństwie do organizatorów transportu publicznego w miastach, których lwia część współpracuje z więcej niż jednym operatorem aplikacji mobilnych, przewoźnicy kolejowi decydują się przeważnie na współpracę z jednym podmiotem. Zazwyczaj wybierają SkyCash, za pośrednictwem którego można zakupić bilety aż siedmiu[121] kolejowych spółek. Wyjątek stanowią tu Arriva RP korzystająca z aplikacji moBILET, WKD współpracująca z mPay oraz Koleje Śląskie, które zdecydowały się na aplikację CallPay. Z więcej niż jednym podmiotem współpracują Przewozy Regionalne (CallPay i SkyCash) oraz PKP Intercity, która poza SkyCash umożliwia także zakup biletu przez własną aplikację IC mobile Navigator.

Nowym rozwiązaniem jest też aplikacja KOLEO, która dedykowana jest właśnie dla osób korzystających z usług kolei. Udostępnia ona rozkłady jazdy oraz ceny biletów przewoźników kolejowych działających w Polsce. Docelowo ma także umożliwiać zakup biletów na wszystkie pociągi, ale jak dotąd (wg stanu na wrzesień) nie jest to możliwe w przypadku wszystkich spółek. Z KOLEO nie współpracuje na razie np. PKP Interciy.

120. Raport ZDG TOR „Dystrybucja biletów w transporcie publicznym – nowoczesne rozwiązania". (kwiecień 2016).
121. Zestawienie prezentuje stan na maj 2016 r.

Tabela 10. Wykorzystanie nowoczesnych form dystrybucji biletów przez przewoźników kolejowych w Polsce

Przewoźnik	Sieć sprzedaży / nośnik												
	Poprzez stronę internetową	Karta	Dostawca biletomatów						Aplikacja				
			Mera-Systemy	Mennica Polska	Avista	Trapeze-Elgeba	Asec	KZŁ	CallPay	moBILET	mPay	SkyCash	Inne
Arriva RP	Na stronie przewoźnika				X			X		X			
Koleje Mazowieckie	W planach na stronie przewoźnika	Karta Mazowiecka, Warszawska Karta Miejska					X					X	
Koleje Śląskie	Na stronie przewoźnika	Trwają rozmowy w sprawie przystąpienia do ŚKUP	X						X				
Koleje Wielkopolskie	Na stronie przewoźnika				X			X				X	
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	Na stronie przewoźnika	Wspólna Karta Aglomeracyjna - Migawka, Elektroniczna Karta ŁKA					X	X				X	
PKP Intercity	Na stronie przewoźnika				X		X					X	IC mobile Navigator
Przewozy Regionalne	Na stronie przewoźnika	REGIOkarta			X				X			X	
Warszawska Kolej Dojazdowa	Możliwe doładowanie karty	Warszawska Karta Miejska	X	X							X		
Koleje Małopolskie	Możliwe doładowanie karty	Małopolska Karta Aglomeracyjna											
Koleje Dolnośląskie	Na stronie przewoźnika				X							X	
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście					X	wspólnie z R&G Plus						X	

Źródło: Raport ZDG TOR „Dystrybucja biletów w transporcie publicznym – nowoczesne rozwiązania"

11.3. Wzrost sprzedaży biletów za pośrednictwem nowych kanałów dystrybucji

Nowe formy sprzedaży biletów zdobywają coraz większą popularność[122]. Warto zauważyć, że w transporcie kolejowym procentowy udział poszczególnych kanałów uzależniony jest jednak od specyfiki prowadzenia przewozów przez daną spółkę. Nie wszyscy przewoźnicy mają bowiem np. równy dostęp do kas biletowych.

W Kolejach Wielkopolskich największą tendencją wzrostową charakteryzują się dwa kanały sprzedaży: to biletomaty mobilne na pokładach pociągów oraz internetowa sprzedaż poprzez stronę www.biletywielkopolskie.pl. Zanotowały one wzrost rok do roku (2015/2016) o odpowiednio 1,29% i 0,66% ogółu sprzedanych biletów oraz prawie 20% (biletomaty mobilne) i 150% (aplikacja internetowa) wzrost pod względem ilości sprzedanych biletów danym kanałem. Pozostałe alternatywne formy sprzedaży osiągają rezultaty na poziomie 0,32% (SkyCash) i 5,89% (biletomaty stacjonarne). Łącznie w pierwszej połowie 2016 roku wszystkie cztery podane kanały odpowiadały za sprzedaż 14,33% biletów Kolei Wielkopolskich. W 2015 roku było to 11,32% a rok wcześniej 8,07%.

Warszawska Kolej Dojazdowa, wg przybliżonych danych za rok 2015, sprzedała 79% biletów za pośrednictwem kas biletowych, 20,5% poprzez biletomaty a 0,5% przez maszynistów w pociągu. Sprzedaż poprzez aplikacje mobilne została przez przewoźnika określona jako „bardzo znikoma". Największą dynamikę wzrostu osiąga sprzedaż za pośrednictwem biletomatów, która wzrosła o ok. 6% od roku 2014. Tu należy podkreślić, że sprzedaż biletów przez maszynistów należy uznać za bardzo anachroniczną, gdyż nie tylko odrywa to prowadzących pojazd od ich podstawowej roli, ale również może powodować opóźnienia, jeśli chętnych do zakupu biletów u maszynisty jest więcej w tym samym momencie.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna przedstawiła łączne dane dotyczące wszystkich alternatywnych kanałów dystrybucji biletów, tj. biletomatów stacjonarnych i mobilnych, aplikacji oraz responsywnych stron internetowych. Za maj 2016 r. procentowy udział sprzedaży w podanych kanałach wyniósł ok. 21% sprzedaży ogółem. Widać tu znaczący wzrost względem maja 2015 r., gdy udział sprzedaży wyniósł zaledwie 9%. Brak jest informacji, które dokładnie kanały dystrybucji odpowiadają za ten wynik, ale analizując sytuację innych przewoźników można sądzić, że są to głównie automaty biletowe.

Specyficzna sytuacja ma miejsce w Kolejach Dolnośląskich. Z analizy danych sprzedaży wynika, że połowa biletów sprzedawanych jest bezpośrednio w pociągu. Wynika to z faktu, iż tylko 8 na 210 stacji i przystanków obsługiwanych przez Koleje Dolnośląskie posiada kasy biletowe. Przewoźnik deklaruje, że rozwój nowych kanałów sprzedaży powoduje spadek udziału stacjonarnych kas biletowych w sprzedaży. Rozwiązania internetowe i mobilne aplikacje odpowiadają obecnie za 4% ogółu sprzedaży biletów, co jest wysokim wynikiem na tle innych samorządowych spółek kolejowych.

W Kolejach Śląskich najczęściej wykorzystywanym kanałem sprzedaży są kasy biletowe, a na drugim miejscu terminale mobilne wykorzystywane przez drużyny konduktorskie. Udział biletomatów, internetu oraz mobilnych aplikacji został określony przez przewoźnika jako „kilkuprocentowy". Pomiędzy 2014 a 2015 rokiem spółka zaobserwowała niewielki wzrost w zakresie sprzedaży biletów za pośrednictwem biletomatów, co prawdopodobnie wiąże się ze zwiększeniem ich ilości o 14 sztuk w III kwartale 2015 roku. Widoczny jest także niewielki wzrost sprzedaży poprzez stronę internetową. Sprzedaż za pomocą aplikacji mobilnych utrzymuje się na stałym poziomie.

Gdy Koleje Małopolskie rozpoczęły (w grudniu 2014 r.) działalność na linii Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia, dystrybucja biletów prowadzona była za pośrednictwem automatów biletowych, drużyn konduktorskich na pokładzie pociągów oraz kas biletowych innych przewoźników. Sprzedaż internetowa (m.in. poprzez system e-podróżnik.pl) uruchomiona została wraz z przekazywaniem do obsługi kolejnych linii oraz wdrożeniem Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej, czyli w I kwartale 2016 roku. Obecnie w Kolejach Małopolskich drużyny konduktorskie odpowiadają za 64% ogólnej sprzedaży (warto zaznaczyć, że, jak na razie, znaczący odsetek osób kupujących bilety w pociągach tego przewoźnika stanowią pasażerowie jadący z lotniska do centrum Krakowa, którzy idąc z samolotu nie zauważają albo nie rozważają możliwości innego zakupu,

122. Rozdział zawiera dane tylko tych przewoźników, którzy zgodzili się odpowiedzieć na przesłaną ankietę, rozesłaną w związku z pracami nad Białą Księgą.

a więc nie jest to wynik do końca reprezentatywny), automaty biletowe za 19%, kasy biletowe innych przewoźników za ok. 16%, a system internetowy za 1% sprzedaży.

Koleje Mazowieckie podają, że udział biletomatów i aplikacji mobilnej w liczbie sprzedanych biletów wyniósł w 2015 roku 18%. Oba kanały dystrybucji cechuje dynamiczny wzrost. Jak informuje przewoźnik, pomiędzy I kwartałem 2015 i 2016 roku liczba biletów zakupionych w ten sposób wzrosła o 19%.

Specyfika działalności PKP Intercity różni się znacznie od innych działających w Polsce przewoźników. Prawdopodobnie z tego względu spółka odnotowała dynamikę sprzedaży w kanałach alternatywnych, nieporównywalną do innych przewoźników, w przypadku których istotną rolę pełnią przejazdy na podstawie biletów okresowych (a więc kupowanych rzadko – zazwyczaj raz w miesiącu). W 2015 roku w porównaniu z 2014 r. wzrost sprzedaży biletów PKP IC w biletomatach wyniósł 55%, przez Internet 124%, a poprzez aplikacje mobilne aż 4367% (sic). Jak deklaruje PKP Intercity, są miesiące, w których sprzedaż internetowa i w kanale mobilnym odpowiadają za 50% całości sprzedaży, gdy tymczasem w 2014 roku było to ok. 20%. Z tych dwóch kanałów najchętniej korzystają podróżni kupujący bilety na pociągi kategorii EIP.

Trend obserwowany na kolei jest zupełnie naturalny w kontekście tego, co dzieje się w całym sektorze transportu zbiorowego w Polsce. Analizując np. dane warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego[123] dotyczące sprzedaży biletów zauważyć można, że również tam wciąż najpopularniejsze są stacjonarne punkty sprzedaży, lecz liczba sprzedawanych w nich biletów sukcesywnie maleje (ok. 53,5 mln w 2013 r. i 48,9 mln w 2015 r.). Wzrosty notują zaś biletomaty stacjonarne (18,4 mln w 2013 i 25,8 mln w 2015 r.), biletomaty mobilne (3 mln w 2013 i 7,4 mln w 2015 r.) czy zakup biletów przez aplikację w telefonie komórkowym (739 tys. w 2013 i 1,7 mln w 2015 r.).

Jak widać, w całym szeroko pojętym transporcie zbiorowym mamy obecnie do czynienia z powolną rezygnacją z tradycyjnych kanałów dystrybucji biletów na rzecz nowoczesnych rozwiązań.

11.4. PKP Intercity - sprzedaż biletów przez internet

Warto w tym miejscu skupić się na sprzedaży biletów online przez PKP Intercity. Jak wskazano powyżej, charakter świadczonych przez spółkę przewozów sprawia bowiem, że potencjał do rozwoju sprzedaży internetowej jest w przypadku PKP IC zdecydowanie większy niż u innych podmiotów działających na tym rynku.

Problem braku dynamicznego systemu sprzedaży w PKP Intercity

Problem braku dynamicznego systemu sprzedaży biletów (DSS) w PKP Intercity dyskutowany jest od wielu lat. Wprowadzenie DSS miało być m.in. jednym z czynników odpowiedzialnych za sukces uruchomienia pociągów Express InterCity Premium (EIP), czyli tzw. Pendolino, pod koniec 2014 roku. Plan przewoźnika był taki, aby na wzór linii lotniczych cena biletu mogła być elastycznie zmieniana w zależności od popularności danego połączenia. Wpływ na cenę miałaby więc nie tylko relacja i kategoria pociągu czy klasa wagonu, ale też frekwencja, pora dnia oraz dzień tygodnia, a system zmieniałby ją automatycznie w zależności od zainteresowania pasażerów. Kluczowe byłoby także wyprzedzenie z jakim kupowany jest bilet.

Niestety, mimo podejmowanych prób, PKP Intercity nie udało się wdrożyć DSS. Ogłoszony pod koniec 2013 roku przetarg został unieważniony w pierwszym kwartale 2014 roku. Spółka, zamiast na rozwiązanie docelowe, zdecydowała się jedynie stworzyć nakładkę na użytkowany system Kurs '90. Ten informatyczny system rezerwacji i sprzedaży biletów kolejowych stworzony został 30 lat temu dla kolei niemieckich. Niemcy jednak, w przeciwieństwie do polskich przewoźników, dawno już przestali z niego korzystać.

Obecny system sprzedaży internetowej PKP Intercity nie pozwala np. na elastyczną zmianę ceny. Pula najtańszych biletów na połączenia kategorii EIP (za 49 zł) obejmuje więc wszystkie połączenia w danym dniu jednocześnie. Sprowadza się to do tego, że nawet jeżeli większość kupujących będzie zainteresowana np. porannym pociągiem na trasie Warszawa – Gdańsk, to na inne połączenia zabraknie promocyjnych biletów. To samo tyczy się kolejnych progów cenowych po wyczerpaniu promocji. W efekcie, tę samą cenę zapłacimy za przejazd wypełnionym po brzegi pociągiem jadącym rano jak i w połowie pustym, który rusza w południe.

Gdy jednak mimo braku DSS podróżny zdecyduje się na przejazd PKP IC, to tu zaczynają się kolejne trudności. System sprzedaży biletów IC nie posiada bowiem, znanej ze sklepów internetowych, opcji tzw. „koszyka", który

123. iZTM, miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego, 6(101), lipiec 2016.

umożliwia kontynuowanie zakupów po wybraniu jednego produktu. W przypadku PKP Intercity brak ten jest jednak bardzo kłopotliwy, gdyż nie pozwala np. na zakup biletu powrotnego w jednej transakcji. Oznacza to, że osoba, która kupiła już bilet na jedno połączenie, musi np. ponownie wybrać w wyszukiwarce trasę powrotną i skorygować kalendarz. Znane są przypadki, w których pasażer zmieniał kolejność stacji, ale o kalendarzu już zapominał co skutkowało zakupem biletu na pociąg odjeżdżający… za pół godziny, zamiast ten odjeżdżający za 2 dni. W przypadku zaś, gdy kupujemy kilka biletów na jedno połączenie, nie ma możliwości wygenerowania dla nich w systemie np. osobnych faktur.

Niezadowolenie pasażerów[124] budzi także codzienna przerwa techniczna między godziną 23:30 a 1:00, podczas której nie ma możliwości dokonania zakupu biletu PKP IC poprzez stronę przewoźnika. Dyskusyjny jest również wymóg podania imienia i nazwiska na bilecie zakupionym online. To ostatnie skutkuje zresztą koniecznością wylegitymowania pasażera przez konduktora podczas podróży – co nie następuje w przypadku biletu zakupionego w kasie czy automacie. PKP Intercity zapewnia jednak, że oba problemy są tymczasowe, a spółka pracuje nad ich rozwiązaniem.

Wdrożenie sprawnego systemu sprzedaży biletów, który odpowiadałby na podstawowe potrzeby współczesnego pasażera, nie jest zadaniem prostym. Wystarczy jednak spojrzeć choćby na stronę internetową Deutsche Bahn (nomen omen – dostępną w kilkunastu językach, w tym po polsku), Polskiego Busa czy dowolnego przewoźnika lotniczego, aby wiedzieć, że jest to zadanie jak najbardziej wykonalne.

11.5. Podsumowanie

Jak zachęcić podróżnego do wyboru nowego kanału sprzedaży biletów?

Większość specjalistów związanych z dystrybucją biletów w transporcie zbiorowym jest zgodnych, że kluczem do sukcesu jest ich szeroka dostępność. Chodzi więc o to, aby pasażer mógł kupić bilet w taki sposób jaki jest dla niego najwygodniejszy: w biletomacie, przez internet, poprzez mobilną aplikację, ale także w tradycyjnej kasie czy u konduktora. W związku z tym, że coraz bardziej preferowaną przez przewoźników formą sprzedaży jest ta nieangażująca pracowników, warto rozważyć zróżnicowanie cen pomiędzy kasą a sprzedażą samoobsługową. Mogłoby to oznaczać marżę doliczaną do biletu kupowanego w kasie (na wzór zakupu u konduktora) lub np. zniżki przy korzystaniu z aplikacji. Aplikacje oparte są na zasadzie zarejestrowania karty płatniczej lub portmonetki (tzn. najpierw należy założyć konto, następnie wpłacić na nie jakąś sumę pieniędzy, a dopiero potem można kupować bilety). Proces ten jest na tyle złożony, że zniechęca wiele osób do zakładania takich kont. Dla upowszechnienia tej formy dystrybucji niezbędna jest więc jakaś forma zachęty.

To, jaką determinacją trzeba się wykazać, aby przekonać pasażerów do korzystania z aplikacji, pokazuje przykład takich firm jak Uber czy myTaxi. Przy zarejestrowaniu karty kredytowej w aplikacji nowy klient otrzymuje kod promocyjny na przejazd. Podobnie gdy poleci usługę znajomemu. Jest to dosyć radykalny sposób na walkę o pasażera, ale może być sygnałem dla przewoźników kolejowych do jakich standardów ludzie dziś przywykli. Nie sposób też nie wspomnieć o polityce coraz większej liczby przewoźników lotniczych, którzy pobierają dodatkowe – często bardzo wysokie – opłaty za dokonanie odprawy na lotnisku zamiast przez internet.

Równie ważną kwestią co szeroka dostępność jest także jakość usługi, czyli tzw. „passenger experience", które pod bardziej swojską nazwą „doświadczenia pasażera" staje się istotną przewagą jednych form sprzedaży biletów nad innymi. Na kolei jest w tym obszarze wiele do zrobienia, począwszy od takich, wydawałoby się, prozaicznych kwestii, jak ujednolicenie oznaczeń na stronach internetowych przewoźników. Udogodnienia dla rodziców z dziećmi u jednego przewoźnika przedstawia symbol wózka, u innego zaś – dziecka na kolanach u dorosłego. Na próżno też szukać jednakowych oznaczeń dla osób podróżujących np. z psem. Kilka lat temu z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego został powołany do tego celu specjalny zespół roboczy, ale na razie nie widać efektów jego pracy.

Obok problemów – wydawałoby się – stosunkowo prostych do rozwiązania, są także nieco bardziej złożone, jak np. integracja w ramach jednego biletu dwóch różnych środków transportu. W Niemczech funkcjonuje np. opcja Rail&Fly, która pozwala pasażerowi samolotów linii lotniczych Lufthansa zakupić w promocyjnej cenie bilet na pociąg Deutsche Bahn jadący do lotniska. Bilet pozwala na skorzystanie ze wszystkich połączeń niemieckich kolei, zarówno pociągów regionalnych jak i InterCity, EuroCity czy InterCity Express. To właśnie tego typu oferty sprawiają, że podróżni decydują się na porzucenie prywatnych samochodów na rzecz transportu zbiorowego.

124. Analiza opinii pasażerów na forach internetowych i w sieciach społecznościowych.

Niemało rozmów i spotkań należy odbyć, aby wdrożyć taki multimodalny, czy choćby wyłącznie kolejowy, wspólny bilet. Jednak jest to wysiłek, który warto podjąć – zważywszy, o ile tańsze jest poprawianie doświadczenia pasażera w oparciu o rozwiązania technologiczne w zakresie sprzedaży biletów w porównaniu z inwestycjami w nowoczesny tabor czy rewitalizację dworców kolejowych.

Warto też ,aby przewoźnicy kolejowi obserwowali trendy w zakresie technologii biletowych, jakie pojawiają się w miejskim transporcie publicznym. Kolej rzadko jest prekursorem takich rozwiązań (choć ma to też swoje plusy, pozwala m.in. wdrażać wyłącznie te pomysły, które sprawdziły się już w innym miejscu). Jedną z najszerzej komentowanych w ostatnim czasie nowinek jest przykład Londynu, w którym pasażerowie nie muszą w ogóle posiadać osobnej karty miejskiej albo papierowego biletu, ale dokonują płatności za przejazd przykładając do czytnika swoją kartę płatniczą. W takiej sytuacji to właśnie karta staje się jednocześnie biletem na przejazd. Projekt nie jest aż tak rewolucyjny jak mogłoby się z pozoru wydawać. Na początku tego roku został pilotażowo wdrożony przez spółkę MCX Systems także w dolnośląskich Świebodzicach. Na ten moment trudno przewidzieć czy to konkretne rozwiązanie przyjmie się szerzej w Polsce (do wprowadzenia mechanizmu analogicznego jak londyński przymierzają się, w całym woj. pomorskim, władze tego województwa[125]), ale na pewno jest kolejnym sygnałem na to, że płatności bezgotówkowe to trend, którego już się nie zatrzyma.

125. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pomorskie-zakup-biletow-wszystkich-przewoznikow-w-jednym-miejscu--pierwszy-tak-duzy-projekt-w-polsce-78591.html (17.10.2016).

Wierzymy w kolej. Nowoczesną, przyjazną i efektywną. Myśląc o przyszłości transportu szynowego, RBF od dawna wspiera projekty inwestycji w infrastrukturę i tabor Kolejowy.

rbf
railway business forum

12. „Dworce" czy „galerie handlowe z funkcją dworcową"?

12.1. Wprowadzenie

Dworce kolejowe nie mają, co prawda, bezpośredniego udziału w procesie przewozowym, jednak ich rola jest bardzo istotna w tworzeniu jakości usługi i jej odbiorze. Pasażer ma bowiem kontakt z dworcem na początku podróży, co wpływa na jego nastawienie podczas samego przewozu, oraz na jej końcu – a to z kolei istotnie wpływa na ocenę całości rynku kolejowego.

Pierwsze wydanie Białej Księgi, z 2009 roku[126], charakteryzowało dworce jako „element infrastruktury kolejowej [który] od lat budzi emocje w kontekście jego przyporządkowania właścicielskiego oraz wieloletnich zaniedbań w renowacjach i modernizacjach". Autorzy pisali o „zapaści stanu technicznego budynków" i, wręcz, „odstręczaniu potencjalnych pasażerów do skorzystania z usług przewoźników kolejowych". Nawet państwowe dokumenty i raporty mówiły wówczas o „brudzie", „braku funkcjonalności" czy braku podstawowych usług w zdecydowanej większości obsługujących pasażerów obiektów[127]. Co więcej, w „Białej Księdze" można było wówczas także przeczytać, że zatwierdzone w owym czasie strategie dotyczyły głównie małych dworców i zakładały, przede wszystkim, przekazywanie ich samorządom lub sprzedaż, czyli w skrócie: pozbycie się problemów przez właściciela, którym jest PKP SA.

100 lat na poprawę jakości dworców? Tak było w 2008 roku...

23 czerwca 2008 r. Najwyższa Izba Kontroli zorganizowała konferencję prasową, podsumowującą kilkumiesięczne prace nad raportem nt. stanu technicznego i estetycznego polskich dworców. Tytuł konferencji był dość znamienny: „Dlaczego polskie dworce z reguły prezentują obraz nędzy i rozpaczy?". Kontrolerzy stwierdzili, że aż 87,4% z ponad 200 skontrolowanych dworców nie było przygotowanych kompleksowo do obsługi pasażerów, a zarządcy infrastruktury dworcowej nie podejmowali rzetelnych i skutecznych działań w zakresie utrzymania czystości na dworcach i w ich otoczeniu – do tego stopnia, że zalegający brud w wielu przypadkach stanowił zagrożenie sanitarne. Zgodnie z ówczesnymi ustaleniami NIK, około jedna piąta dworców nie miała nawet tak podstawowych, czynnych elementów wyposażenia jak oświetlenie, oznakowanie i ławki. W 46% dworców odnotowano okresowy albo całkowity brak jakichkolwiek toalet. Kontrolerzy ocenili, że 65% badanych dworców było w złym stanie technicznym oraz estetycznym i nie spełniało ogólnie przyjętych standardów funkcjonowania tego typu obiektów. Ówczesny wiceprezes NIK, Jacek Kościelniak, oceniał, że jeśli utrzymane zostałoby takie tempo remontów dworców, to ogólna poprawa nastąpi najwcześniej za 100 lat.

12.2. Zmiana jakościowa na plus

Nie wspominamy o tym bez powodu. Dopiero przypominając sobie stan dworców, z jakim mieliśmy do czynienia na co dzień przed, zaledwie, kilkoma laty, możemy uświadomić sobie, jak wielki postęp został wykonany w tym zakresie. I choć zawsze należy podchodzić ostrożnie do badań publikowanych przez jakąkolwiek firmę na własny temat, to akurat podawane przez PKP SA od kilku lat informacje o wzroście zadowolenia pasażerów z czystości, komfortu i bezpieczeństwa na dworcach[128] znajdują potwierdzenie w obserwacjach. Bez wątpienia w tym zakresie zmieniło się wiele.

126. "Biała Księga - mapa problemów polskiego kolejnictwa".
127. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030.
128. Satysfakcja z podróży pociągami PKP Intercity http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/Wyniki-bada-satysfakcji_PKP-S.A.pdf (2.11.2016).

Tabela 11. Satysfakcja pasażerów z czystości na dworcach w latach 2013 i 2015

	Kwiecień 2013	Kwiecień 2015
Klienci niezadowoleni	22%	9%
Klienci zadowoleni	35%	50%

Źródło PKP SA. Satysfakcja z podróży pociągami PKP Intercity
http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/Wyniki-bada-satysfakcji_PKP-S.A.pdf (2.11.2016).

Poprawa standardu obsługi pasażerów na dworcach kolejowych w ostatnich latach nie miała jednej przyczyny. Z pewnością zwiększyły się nakłady, zarówno na inwestycje (patrz tabela poniżej), jak i na utrzymanie obiektów. Czynnikami zwiększającymi presję na decydentów do uruchomienia działań mających na celu poprawę stanu dworców były przede wszystkim: piłkarskie mistrzostwa Europy w piłce nożnej (Euro 2012) i pojawienie się dodatkowych środków unijnych w ramach perspektywy finansowej 2007-13, pierwotnie przeznaczonych do wykorzystania na projekty modernizacji linii kolejowych PKP PLK. Warto zauważyć, że większe środki finansowe zapewnione zostały nie tylko poprzez wykorzystanie wspomnianych środków unijnych, ale też dzięki zwiększeniu dotacji z budżetu państwa czy uruchomieniu współpracy z deweloperami. Zmieniona została również struktura zarządzania i utrzymania dworców, pojawiła się m. in. ich kategoryzacja[129].

Kategoryzacja dworców

Do czasu wprowadzenia w sierpniu 2015 roku zmian w tym zakresie, PKP SA dzieliło dworce na cztery kategorie (od A do D), w zależności od liczby pasażerów korzystających z obiektu. Po reorganizacji nie tylko zwiększono liczbę kategorii, ale przede wszystkim liczbę czynników, mających wpływ na kategoryzację. Wyróżniono 16 dworców kategorii: P (Premium), takie jak Warszawa Centralna, Katowice, Gdańsk czy Kraków. To najważniejsze węzły, które charakteryzują się obsługą ruchu międzynarodowego, międzywojewódzkiego i regionalnego. Na takich dworcach znajdują się usługi komercyjne. Kolejne 15 obiektów, np. w Olsztynie i Słupsku, to dworce kat. W (Wojewódzkie). Obsługują one ruch międzywojewódzki i regionalny, incydentalnie międzynarodowy i są ważnymi centrami regionalnymi. PKP SA gwarantuje na nich kiosk, małą gastronomię czy bankomat. Następne 105 dworców kat. A (Aglomeracyjne), takie jak Warszawa Śródmieście czy Olsztyn Zachodni. Stanowią węzły komunikacyjne dla aglomeracji. Sklepy i punkty usługowe nie są na nich gwarantowane. 95 dworców (np. Suwałki czy Puławy) kat. R (Regionalne) stanowi z reguły węzeł komunikacyjny na poziomie gminy i powiatu. Najniższą kategorią są dworce L (Lokalne) w liczbie 336. W tych lokalizacjach rekomendowane jest umieszczenie urządzeń obsługi pasażerów na peronach, Ostatnie 15 dworców klasy T (Turystyczne) funkcjonuje głównie, lub wyłącznie, w sezonie turystycznym.

Tabela 12. Nakłady inwestycyjne PKP SA na dworce

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nakłady inwestycyjne (mln zł)	0	95	271	323	114	207	355
Liczba dworców oddanych po modernizacji	0	1	14	29	13	21	21

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP SA

Zmienione podejście do kategoryzacji dworców należy ocenić pozytywnie, ponieważ zauważony został często pomijany fakt, że kolej obsługuje różne grupy pasażerów. Zarówno potrzeby, jak i zachowania osób przemieszczających się do szkoły lub pracy, będących w podróży służbowej czy turystów są odmienne; osoba spiesząca się do pracy, posiadająca bilet okresowy bardzo często nie korzysta z dworca w ogóle, a dla turysty jest to z kolei obiekt kluczowy. W związku z tym, zarówno sposób utrzymania obiektu (np. godziny otwarcia), jak i udostępniane usługi (liczba dostępnych kas, gastronomia) również należy różnicować. Istotne jest też zwiększenie liczby kategorii dworców, co ułatwia standaryzację oferowanych przez kolej usług.

129. Artykuł „Rynku Kolejowego" pt. „PKP SA wprowadzają nową kategoryzację dworców" (11.08.2015).

12.3. Dworce w rękach samorządów - przykład Namysłowa

Jednocześnie PKP SA przekazała już prawie 300 obiektów samorządom (według stanu na czerwiec 2016 r.) , co z jednej strony uwolniło środki finansowe na utrzymanie pozostałych dworców, a z drugiej – w wielu przypadkach - przyczyniło się do znaczącej poprawy standardu obsługi pasażerów przez samorządy, które weszły w posiadanie dworców. Zarządca niejednokrotnie też, nawet jeśli nie przekazuje budynków dworcowych lokalnym władzom, to współpracuje z nimi przy zagospodarowywaniu przestrzeni wielu obiektów, których powierzchnia użytkowa jest zbyt duża w stosunku do dzisiejszych potrzeb. Na przykład w Poraju, Jarosławiu i Koninie wolne przestrzenie zaadoptowane zostały na biura dla miejskich urzędów, w Rabce Zdroju i Rumi – na biblioteki, a w Lęborku - na pomieszczenia dla straży miejskiej.

Strategia PKP SA w tym względzie jest ze wszech miar słuszna. Najkorzystniejsze dla spółki pod względem finansowym jest bowiem przekazywanie lub zbywanie nierentownych dworców samorządom. Lokalne władze są także, najczęściej, lepiej zorientowane w potrzebach z zakresu obsługi pasażerów.

Bardzo dobrym przykładem jest dworzec w Namysłowie. Samorząd miasta przejął dworzec wraz z terenem wokół budynku. Następnym krokiem był remont obiektu i przekształcenie przestrzeni w lokalne centrum komunikacyjne. Integruje ono transport kolejowy i autobusowy; miasto zapewniło również miejsce dla postoju taksówek. W budynku są kasy biletowe – autobusowe i kolejowe, ogrzewana poczekalnia z informacją pasażerską i punkty gastronomiczne. Nadmiarową kubaturę samorząd wykorzystał na pomieszczenia dla służb mundurowych i klub integracji osób starszych[130].

12.4. Pozytywny pilotaż IDS

Dworzec w Namysłowie, mimo zbyt dużej powierzchni użytkowej w stosunku do obecnych potrzeb, miał zdecydowaną zaletę, która zachęciła samorząd do jego przejęcia –położenie w centrum miasta. Jednakże wiele dworców w mniejszych miejscowościach nie znajdzie nabywców, nawet przy symbolicznej kwocie przekazania. Może na to wpływać niekorzystne często położenie (z dala od centrum miasta/miejscowości), zły stan budynku, zbyt duża kubatura lub inne priorytety samorządu.

Charakterystyka Innowacyjnych Dworców Systemowych

Z tego względu w PKP SA opracowano koncepcję wyburzania tego typu budynków i stawiania w ich miejsce dworców modułowych (nazwa handlowa: IDS – Innowacyjne Dworce Systemowe). Dworce IDS są budowane według standardowego wzoru, z podziałem na część miejską, komercyjną oraz wiatę. Według szacunków PKP SA, dworce modułowe pozwalają zaoszczędzić na kosztach utrzymania dzięki mniejszej, dostosowanej do współczesnych potrzeb kubaturze, wyższej efektywności energetycznej oraz ekologicznym rozwiązaniom technicznym: w pilotażowych realizacjach zastosowano m.in. ogniwa fotowoltaiczne, pompy ciepła, inteligentne oświetlenie i zarządzanie budynkiem oraz odzysk wody deszczowej. Dworce IDS z założenia dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych, co w przypadku starych budynków często jest trudne do wykonania.

Standard budowy IDS zakłada montaż informacji pasażerskiej, ogrzewaną i klimatyzowaną poczekalnię, pomieszczenie dla matki z dzieckiem, lokale komercyjne, miejsca na rowery i tzw. paczkomaty. Według szacunków PKP SA, zastąpienie starego budynku dworcem modułowym zmniejsza koszty utrzymania o ok. 40 procent – w zależności od charakterystyki poprzedniego budynku. W ramach pilotażu powstały cztery takie obiekty: w Ciechanowie, Mławie, Nasielsku i Strzelcach Krajeńskich. Kolejne lokalizacje wskazane do realizacji takich inwestycji to: Pomiechówek, Sędziszów Małopolski, Oświęcim, Poznań Garbary, Oborniki Wielkopolskie Miasto[131]. Władze PKP SA nie ukrywają, że w kolejnych latach planują budowę IDS w znacznie większej liczbie lokalizacji.

Dworce modułowe stanowią dobrą odpowiedź na kolejne wyzwania dotyczące obiektów w mniejszych miastach. Z czasem coraz trudniej będzie bowiem zbywać obiekty – te najbardziej atrakcyjne znalazły już nabywców. Dla dworców, których przejęciem samorządy – a tym bardziej podmioty prywatne – nie są zainteresowane, a których utrzymywanie jest zbyt dużym obciążeniem dla PKP SA, trzeba znaleźć inną formułę. Rekomendo-

130. Artykuł „Rynku Kolejowego" pt. „PKP współpracuje z samorządami. Przekazała już prawie 300 dworców (23.06.2016).
131. Artykuł „Transportu Publicznego" pt. „Ofensywa dworcowa w 2016 r. Będą nowe dwroce systemowe (08.01.2016).

wane jest w związku z tym przyjęcie ram czasowych dla procesu usamorządowienia, po którym niepotrzebne obiekty będą kierowane do rozbiórki.

W ich miejsce mogą powstać nowe obiekty. Warto jednak pamiętać, że projekt IDS, mimo pewnej elastyczności, sprawdzi się tylko w miejscach, gdzie budowę uzasadni liczba pasażerów odwiedzających dworzec. W lokalizacjach o mniejszych potokach pasażerskich wskazany byłby alternatywny projekt.

Mogłaby nim być proponowana w 2010 roku koncepcja „Stacji Parasol". Wzorowany na rozwiązaniach z Austrii, Szwajcarii, Danii i Szwecji projekt zakładał udostępnianie pasażerom monitorowanych, zamykanych na noc wiat z rozkładami jazdy, ławkami, koszami na śmieci i automatami biletowymi[132]. Tego typu wiaty są dużo prostsze i tańsze, zarówno w budowie, jak i utrzymaniu i mogłyby być alternatywą dla IDS przy spełnieniu wspomnianych warunków. W takich przypadkach, nieruchomość po wyburzonym dworcu mogłaby też zostać przekazana gminie na organizację miejsc parkingowych lub przystanku autobusowego.

12.5. Kosztowny remont – przykład dworca w Tarnowie

Oprócz przykładów pozytywnych można wskazać również inwestycje, które, co najmniej, nie do końca się udały. Choć w najmniejszych miejscowościach uniknięto wpadek z przeskalowaniem inwestycji w ramach remontu dworca, to warto przyjrzeć się przykładowi z większego miasta, jakim jest liczący ponad 100 tys. mieszkańców Tarnów. W 2010 roku, w związku z setną rocznicą doprowadzenia kolei do Tarnowa, otwarto dworzec remontowany przez 4 lata, kosztem aż 42 mln złotych. Stały nadzór nad pracami miał konserwator zabytków. Kunsztownie odnowiony budynek okazał się jednak wyjątkowo trudny w procesie komercjalizacji. Wynajem powierzchni utrudniają obostrzenia konserwatora, co zniechęciło np. restauratorów. Przede wszystkim jednak – na dworcu jest bardzo niewielu podróżnych. Kolej wykazała się tu bowiem bardzo złą koordynacją prac – niedługo po otwarciu dworca, bo w 2011 roku, rozpoczęła się modernizacja magistrali E30, zarówno w stronę Krakowa, jak i Rzeszowa. W efekcie, liczba podróżnych na stacji Tarnów szybko spadła z ok. 3 tysięcy do ok. 1 tysiąca osób dziennie.

Warto zauważyć, że dodatkowe 17 mln złotych, pochodzących z dotacji UE i wkładu własnego, władze Tarnowa wydały na parking wielopoziomowy przy stacji. Jednak, ze względu m.in. na niekorzystny układ dróg dojazdowych, konieczność wnoszenia opłaty za parkowanie i, przede wszystkim, słabą ofertę kolei, lokalna prasa naliczyła na nim w ciągu dnia roboczego ledwie kilkanaście aut na 340 miejsc postojowych[133]. W związku z tym trzeba było zrezygnować z opłat za parkowanie. Zbliżające się zakończenie modernizacji linii E30 (trwa przebudowa stacji Tarnów; w grudniu 2016 r. prędkość pomiędzy Krakowem i Rzeszowem zostanie na większości przebiegu podniesiona do 160 km/godz.) na pewno podniesie liczbę chętnych do skorzystania zarówno z dworca, jak i z parkingu; pytanie jednak, czy nawet wtedy koszt przeprowadzonej przebudowy okaże się uzasadniony.

12.6. Jaki dworzec dla największych miast?

W sposób odrębny należy potraktować dworce na najważniejszych stacjach pasażerskich w kraju. Lista inwestycji wykonanych w ostatnich latach jest długa i obejmuje zarówno rewitalizacje (Warszawa Centralna, Gdańsk Główny), przebudowę funkcjonalną wnętrza (także Warszawa Centralna), gruntowy remont (Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny, Opole Główne), przebudowę (Szczecin Główny) oraz budowę nowego budynku (Bydgoszcz Główna, Łódź Fabryczna). O zakresie prac często decyduje dostępność środków; w przypadku dworców w Bydgoszczy i Łodzi tak duże inwestycje nie zostałyby podjęte bez środków unijnych.

Powszechna współpraca z deweloperami przy inwestycjach dworcowych

W wielu przypadkach PKP SA zdecydowała się na współpracę z deweloperem, celem szerszego przeobrażenia przestrzeni lub zmniejszenia nakładów finansowych spółki na inwestycję. Najczęściej w ramach takiej współpracy budowano dworce wraz z galeriami handlowymi. Celem deweloperów jest w tym przypadku wykorzystanie dobrego położenia komunikacyjnego dworca wraz z dużą liczbą potencjalnych klientów wśród samych pasażerów. Wśród efektów tych prac można znaleźć zarówno pozytywne, jak i negatywne przykłady

132. Artykuł „Rynku Kolejowego" pt."Stacja parasol już wkróce" (19.11.2010).
133. Artykuł „Rynku Kolejowego" pt."Tarnów: Pusty parking za 17 mln zł" (9.02.2016).

12.7. Poznań – dworzec zaprzeczeniem mobilności

Przykładem inwestycji, która została bardzo niekorzystnie odebrana przez mieszkańców i pasażerów jest nowy dworzec, wybudowany wraz z centrum handlowym City Center, w Poznaniu. Inwestorem, wraz z PKP S.A. i samorządem miasta, był węgierski deweloper Trigranit, któremu udało się oddać obiekt do użytku w bardzo krótkim czasie. Miało to kluczowe znaczenie dla PKP S.A. i samorządu, którym zależało na otwarciu budynku dworca przed Euro 2012. Był to najprawdopodobniej jeden z powodów, dla których skrócono formułę konsultacji społecznych i nie uwzględniono złożonych w ich trakcie postulatów mieszkańców i organizacji samorządowych, które od początku krytykowały projekt. Gdy do użytku oddano dworzec, a następnie centrum handlowe, protesty tylko się nasiliły[134]. Lista błędów obejmuje: zbyt małą powierzchnię nowego dworca (a co za tym idzie – także liczbę kas) w stosunku do liczby pasażerów; brak schodów ruchomych w dół z dworca na perony oraz brak przejścia dla pieszych do przystanku tramwajowego przy dworcu. Brak ruchomych schodów tłumaczono początkowo zbyt wąskimi peronami stacji, a następnie przepisami przeciwpożarowymi. Jednak w tym roku okazało się, że ruchome schody można jednak zrealizować. Podobnie było z przejściem dla pieszych – na jego realizację nie zgodziły się miejskie władze, w obawie o spowolnienie ruchu samochodowego na pobliskiej ul. Matyi. Jako jedyna droga z przystanku tramwajowego wyznaczony został tunel, co praktycznie trzykrotnie wydłużyło drogę pasażerom i sprawiło ogromne trudności osobom niepełnosprawnym. Do tego najkrótsze przejście piesze z tego przystanku na dworzec zostało wyznaczone przez środek galerii handlowej, co dla pasażerów, i tak rozczarowanych małą skalą dworca w porównaniu do części komercyjnej, było zabiegiem mającym zwiększyć opłacalność inwestycji kosztem ich wygody. Podobne zarzuty dotyczą braku kładki z dworca na perony 4-6, co również znacząco wydłuża drogi dojścia.

Ostatecznie przejście dla pieszych przez ul. Matyi udało się wyznaczyć, wymienione zostanie również krytykowany system oznaczeń, zapowiadana jest też budowa kładki na perony 4-6; niestety pozostałe niedociągnięcia obiektu, pierwotnie nazwanego Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym, ze zbyt małą powierzchnią na czele – nie będą możliwe do poprawy. Projekt ten pokazał przy okazji w sposób wyjątkowo dobitny, jak duże jest znaczenie konsultacji społecznych. Naprawiane po latach, z dużym trudem, błędy były bowiem wskazywane przez mieszkańców już po prezentacji projektu.

12.8. Katowice – dobry przykład dworcowego PPP

Przykładem znacznie lepszego projektu zrealizowanego przez zarządcę infrastruktury wraz z deweloperem jest dworzec i centrum handlowe w Katowicach. O takim odbiorze decydują walory estetyczne architektury, ale też użytkowe, w tym dobre wytyczenie ciągów pieszych.

Z głównego przystanku tramwajowego, od strony Placu Wolności, prostą drogą można dostać się zarówno do kas, jak i na perony. W przeciwieństwie do Poznania, koncepcja dojść nie zmusza pasażerów do odwiedzenia centrum handlowego (choć jest taka możliwość). Różnice poziomów na dworcu są zredukowane i stosunkowo łatwe do pokonania dla osób o ograniczonej mobilności (co z kolei nie udało się na przykład w nowym podziemnym dworcu w Krakowie). Bardzo krótka jest również droga na perony autobusowe znajdujące się pod budynkiem. Także dojście na perony od drugiej strony – od placu Andrzeja (zespół przystanków komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji regionalnej) nie nastręcza trudności, a oba główne ciągi komunikacyjne są ze sobą dobrze połączone. Do nielicznych błędów katowickiego centrum komunikacyjnego należy zbyt wąski podziemny peron autobusowy (panuje tam bardzo uciążliwy dla pasażerów zaduch), a po uwagach pasażerów zlikwidowano punkt gastronomiczny kolidujący z kolejką do kas. Mimo to, przy ogólnie chwalonym projekcie i realizacji inwestycji, powstałe wraz z dworcem centrum handlowe stanowi dla pasażerów nie przeszkodę, a wręcz atut, pozwalający wykorzystać czas oczekiwania na pociąg na zakupy.

Oba wymienione projekty to przykłady wciąż nielicznych w Polsce projektów z zakresu Partnestwa Publiczno-Prywatnego. W tej formule powstały następnie m.in. mniej chwalony dworzec Warszawa Zachodnia czy dobrze oceniany dworzec w Sopocie. Projekty PPP są w dalszym ciągu trudne do przygotowania (co pokazuje przykład Poznania), ale kolej na ogół udanie eksperymentuje z tą formułą; według raportu NIK z 2013 roku, 12% krajo-

134. Artykuł „Transportu Publicznego" pt."Poznań City Center czyli architektoniczny bubel roku 16.04.2016).

wych inwestycji PPP stanowiły właśnie dworce[135]. Warto zaznaczyć, że Izba podała inwestycje dworcowe jako przykład „rzetelnych i starannych działań" w zakresie określenia optymalnej formy realizacji inwestycji publicznych, wypracowania efektywnego modelu ich finansowania oraz wyboru partnera prywatnego.

12.9. Rekomendowane rozwiązania

Doceniając zmianę jakościową, która dokonała się na polskich dworcach w ostatnich latach należy pamiętać, że zdecydowana większość obiektów dworcowych wciąż czeka na przeobrażenie po wieloletnich zaniedbaniach. Preferowane przez ostatnie lata w PKP S.A. indywidualne podejście do każdego obiektu, choć wydłuża proces zmian, przynosi długoterminowe korzyści. Rekomendowana jest dalsza współpraca z samorządami, nie tylko poprzez sprzedaż lub przekazanie obiektów, ale także przy podejmowaniu decyzji dotyczących modernizacji, czy zmiany przeznaczenia obiektu. Przytoczone przykłady wskazują również na istotną rolę konsultacji społecznych.

Ze względu na to, że formuła przekazywania dworców samorządom w pewnym momencie wyczerpie się, wskazane jest zastępowanie starych i przeskalowanych dworców nowymi obiektami, o niższych kosztach utrzymania, które lepiej zaspokajają potrzeby pasażerów. W tym celu mogą służyć dworce modułowe (IDS), jednak podobne działania wskazane są również na stacjach i przystankach o bardzo małej liczbie pasażerów. Dla nich potrzebny jest jednak oddzielny projekt – w większości wypadków, zapewne powiązany z koniecznością wyburzenia starych, bezużytecznych lub mało użytecznych obecnie, w większości wypadków, budynków. W przypadku najważniejszych stacji pasażerskich dotychczasowe doświadczenia pokazały, że współpraca z samorządami i deweloperami w formule partnerstwa publiczno-prywatnego może przynieść efekty korzystne dla spółek kolejowych, ich pasażerów, a także mieszkańców miast, pod warunkiem jednak odpowiedniego przygotowania projektu pod kątem wyważenia, nieraz rozbieżnych, interesów inwestora i pasażera, zadbania o właściwe rozwiązania komunikacyjne, z preferencją dla komunikacji zbiorowej i pieszej oraz przeprowadzenia poprawnych konsultacji społecznych.

Modernizacja dworców musi być powiązana czasowo z inwestycjami w infrastrukturę PKP PLK

Szczególną uwagę należy w przyszłości zwrócić na komplementarność i koordynację inwestycji. Koordynacja oznacza, że kapitałochłonny remont, modernizacja czy też budowa nowego dworca musi zostać przeprowadzona w odpowiednim terminie. Przy ograniczonej dostępności środków nie należy dopuszczać do sytuacji, w której taka inwestycja zostanie przeprowadzona przed zasadniczą modernizacją głównych linii kolejowych prowadzących do dworca, obniżając jego optymalne wykorzystanie przez kilka lat. W zakresie komplementarności kluczowa jest budowa multimodalnych centrów przesiadkowych jednocześnie z remontem lub przebudową dworca. Jednoczesne prowadzenie prac nie zwiększa znacząco utrudnień dla pasażerów; za to wspólne oddanie obu inwestycji pozwala na uzyskanie skokowego efekt poprawy jakości usług transportowych.

135. Realizacja przedsięwzięć w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego, Najwyższa Izba Kontroli, KGP-4101-01-00/2012 Nr ewid. 1/2013/P/12/051/KGP.

13. Przystanki, dworce: jak projektować, by nie zniechęcić?

13.1. Podstawy prawne lokalizowania nowych linii kolejowych

Projektowanie dużych inwestycji kolejowych o zasięgu krajowym lub aglomeracyjnym wymaga ustabilizowanej, wieloletniej polityki państwa. Niestety w okresie ostatnich 20 lat polska szkoła regionalnego planowania przestrzennego została w znacznym stopniu zmarginalizowana. Zlikwidowano zawód urbanisty, choć coraz większą wagę przykłada się do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i do potencjału ekonomicznego, który ze sobą niosą w postaci pobudzania rynku nieruchomości i wzrostu gospodarczego. Wojewódzkie Biura Planowania Przestrzennego opracowują coraz bardziej ogólnikowe dokumenty na poziomie regionalnym, mające coraz mniejsze znaczenie dla rozwoju przestrzennego kraju. Planowanie strategiczne na poziomie województw i kraju, dzięki któremu powstały w okresie międzywojennym m.in. Centralny Okręg Przemysłowy, Gdynia czy Metropolitalny Obszar Warszawy, a po wojnie np. Nowa Huta, dziś de facto nie istnieje.

W związku z polityką przestrzenną, realizowaną głównie przez polskie gminy, w znacznej mierze bazującą na punktowo wydawanych decyzjach lokalizacyjnych (decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu), trudno jest mówić o jakiejkolwiek racjonalnej polityce regionalnej w skali gminy, aglomeracji, województwa czy kraju. Złą sytuację pogłębiają wieloletnie zaniechania administracji państwowej w zakresie tworzenia programów rządowych, dotyczących ponadlokalnych, liniowych przedsięwzięć publicznych (drogi, magistrale kolejowe, linie energetyczne, gazociągi i in.). Większość dużych inwestycji jest realizowana spontanicznie i bezplanowo. W związku z tym gminy nie mają przygotowanych dokumentów planistycznych, rezerwujących tereny pod te inwestycje. Brak długofalowej polityki krajowej i regionalnej, w tym brak jednoznacznie zaplanowanych wielkich inwestycji infrastrukturalnych, jest hamulcem dla możliwości racjonalnego i efektywnego wydatkowania funduszy unijnych. Dlatego w pośpiechu wydawane są decyzje w oparciu o „specustawy"[136], które znacznie przyśpieszają procedury lokalizacyjne, ale i w drastyczny sposób łamią lokalne prawo, ustanowione przez demokratyczną społeczność).

Decyzja o budowie nowej linii kolejowej bez konieczności uzgadniania z samorządami

„Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej" wydaje wojewoda, na wniosek PKP PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu lokalnego[137]. Ustawodawca nie wprowadził obowiązku uzgadniania i opiniowania decyzji z samorządami lokalnymi (gminami, powiatami ani urzędami marszałkowskimi). Powyższe organy mają prawo zaopiniować decyzję jedynie w zakresie samorządowych obiektów infrastruktury[138], a marszałek i starosta dodatkowo w zakresie zadań samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, nieobjętych miejscowymi planami[139]. Opisana procedura byłaby szybka i nieskomplikowana, gdyby nie konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym wystąpienie o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w trybie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 80 ust. 2 powyższej ustawy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu. Jeśli planowana inwestycja jest, w dowolnym miejscu, sprzeczna z ustaleniami planu, organ musi odmówić wydania decyzji. Zgodnie z niniejszym ustępem badanie zgodności z planem nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jedynie dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Linią kolejową o znaczeniu państwowym jest tylko taka istniejąca lub projektowana linia[140], która została do nich zakwalifikowana w drodze rozporządzenia Rady Ministrów[141]. Wydanie pozytywnej

136. M.in. Ustawa o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, ustawa o transporcie kolejowym, ustawa o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych.
137. Art. 9o ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.
138. Art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. h ustawy o transporcie kolejowym.
139. Art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g ustawy o transporcie kolejowym.
140. Art. 4 pkt 2a ustawy o transporcie kolejowym.
141. Art. 6 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

decyzji środowiskowej wymaga zatem stwierdzenia zgodności planowanej linii z ustaleniami planów miejscowych lub zakwalifikowania jej do linii o znaczeniu państwowym. Jedno i drugie wymaga politycznej zgody, w pierwszym wypadku rad gmin zatwierdzających zmiany planów miejscowych w formie uchwał, a w drugim przypadku zmiany rozporządzenia przez Radę Ministrów. Dlatego do dziś polska linia dużych prędkości (tzw. „Y" Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław) nie uzyskała decyzji środowiskowej.

Specustawy wymuszają zagwarantowanie funduszy na wykup gruntów w momencie wydania decyzji. Należy pamiętać, iż trasowanie nowych linii na obszarach objętych miejscowymi planami, ale przeznaczonych pod inną zabudowę, wiąże się ze znacznymi odszkodowaniami, w związku z uruchomieniem procesów spekulacyjnych. Do czasu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub uchwalenia zmiany miejscowego planu, sankcjonującej przebieg linii, inwestorzy mają prawo pobierać z urzędu gminy wypisy i wyrysy z obowiązującego planu, na ich podstawie wykonywać projekty budowlane i występować do starosty z wnioskami o pozwolenia na budowę. Ustawodawca nie przewidział procedury czasowego wstrzymania tych postępowań, co wydaje się poważnym uchybieniem prawnym. Jeśli lokalizacja linii kolejowych ustalona jest tylko na terenach zamkniętych, można ją realizować na podstawie przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym, tzn. na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – na podstawie „decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego"[142].

13.2. Tendencje lokalizowania linii dużych prędkości

Ostatnio wraca pomysł budowy polskich kolei dużych prędkości (KDP)[143]. Politykom trzeba jednak uświadomić, że frekwencji ani w pociągach KDP, ani w żadnych innych, nie zapewnią korytarze transportowe, po których będą się one poruszać, ale dobrze zlokalizowane (i odpowiednio zaprojektowane) przystanki/dworce, na których pociągi będą się zatrzymywać. Dla pasażera nie jest istotne, którędy pociąg będzie jechał. Ważne jest, skąd i dokąd może się dostać, w jak krótkim czasie, w jakiej cenie i czy oferowany tabor jest komfortowy. Czy będzie się mógł szybko dostać na przystanek początkowy i czy będzie mógł łatwo wydostać się z przystanku końcowego, a następnie szybko dojechać do miejsca docelowego swojej podróży? Dlatego nie jest najistotniejsze najtańsze wytrasowanie linii KDP (co może wiązać się z poprowadzeniem „Y" z dala od ośrodków miejskich), ale takie, które zapewni najwyższe napełnienie pasażerami, zatem w możliwie najkrótszym terminie przyczyni się do zwrotu nakładów inwestycyjnych. Dla regionu nie jest istotna dowolna lokalizacja przystanku KDP, ale taka lokalizacja, która uaktywni czynniki gospodarczo-społeczne, czyli przyciągnie inwestycje komercyjne w jego sąsiedztwo. Dlatego istotne jest wprowadzanie kolei KDP do miast. Kwestią otwartą pozostaje pytanie, czy system KDP ma być oparty na modelu niemieckim, francuskim czy mieszanym. Należy zdecydować, który wariant (o nich poniżej) może być korzystniejszy dla Polski i dlaczego, a także na podstawie jakich badań należy go ustalić?[144]

W modelu niemieckim pociąg obsługuje wszystkie ważniejsze miasta znajdujące się po drodze. W związku z koniecznością częstego wjeżdżania do miast, pociągi kategorii ICE uzyskują bardzo niskie (jak na systemy KDP) prędkości handlowe rzędu 150 km/h. W modelu francuskim większość pociągów pokonuje trasę w systemie analogicznym do lotniczego. Po wyjechaniu z miasta początkowego TGV wjeżdża na linię dużych prędkości, po czym opuszcza ją dopiero tuż przed zjazdem do miasta końcowego. Po drodze zatrzymuje się na pojedynczych stacjach pozamiejskich (odpowiednik międzylądowania, albo nie zatrzymuje się wcale. Linia dużych prędkości w modelu francuskim jest swego rodzaju korytarzem tranzytowym. Jej trasa jest zlokalizowana z dala od terenów zabudowanych, często w korytarzu autostradowym. Z jednej strony jest to uzasadnione ogromnym hałasem, jaki wytwarzają pociągi przy prędkości 300-350 km/godz. i koniecznością budowy kosztownych barier akustycznych w pobliżu zabudowań. Z drugiej, jest to związane z ograniczaniem do minimum rozruchu i hamowania pociągów, co w znaczny sposób obniża ich energochłonność. Minimalna liczba przystanków wpływa też na wyższe wskaźniki w zakresie handlowych prędkości, co sprzyja większej konkurencyjności pociągu w stosunku do samochodu, jak i regionalnego samolotu.[145]

Przy planowaniu KDP pamiętać należy o ich węzłowo – korytarzowym charakterze. Wpływają one na dalsze zainwestowanie tylko wybranych obszarów miejskich. Ich węzły znajdują się średnio co 75-90 km, czyli gęściej niż w systemie lotnisk, ale rzadziej niż w sieci autostrad. Z czasem pomiędzy nimi wytwarza się osadnicza pustka,

142. Art. 9n ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym i art. 4 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
143. http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/stomma-kdp-ma-sens-przede-wszystkim-z-sasiadami-77554.html (16.10.2016).
144. Załuski 2009 (opinia dla PKP PLK S.A.).
145. Wesołowski 2002, s.17-18; Załuski 2010, s. 65.

potęgująca efekt gospodarczego wykluczenia. Ponieważ mieszkańcy miejscowości znajdujących się pomiędzy węzłami nie mogą korzystać z szybkiego transportu (albo muszą pokonywać znaczne odległości do najbliższego węzła, co zaczyna stawiać kolej – nawet KDP – na pozycjach niekonkurencyjnych wobec innych podsystemów transportu), w związku z tym relatywnie wydłuża się dla nich dystans czasoprzestrzenny do innych punktów w sieci. Zjawisko to jest zwane „efektem tunelu".[146]

Stacje kolei dużych prędkości jako terminale multimodalne

Powyższe zjawisko może być osłabione dzięki organizacji przewozów, zapożyczonej z cywilnego lotnictwa, według zasady „hubs and spokes", zobrazowanej działaniem koła od roweru. Polega ona na zbieraniu promieniście rozłożonego ruchu (szprychy – spokes), skupianiu go w punkcie centralnym (piasta – hub) i ekspediowaniu go poza obszar wyznaczony przez koło.[147] W praktyce oznacza to konieczność budowy terminali KDP jako węzłów multimodalnych, stanowiących jednocześnie przystanki dla zbiorowego transportu metropolitalnego i regionalnego (autobus, tramwaj, metro, kolej regionalna itp.), międzyregionalnego i międzynarodowego (samolot), a coraz częściej również transportu indywidualnego (np. jako punkt w sieci autostrad). Im lepsze będzie skomunikowanie terminalu z innymi środkami transportu, tym wyższe będzie napełnienie pociągów, większa częstotliwość ich przejazdów, a zarazem bardziej efektywne wykorzystanie całego systemu. Z drugiej strony lepsze powiązanie KDP z innymi środkami transportu pozwoli na bardziej równomierną obsługę całego regionu i ograniczenie „efektu tunelu".

13.3. Tendencje lokalizowania nowych, aglomeracyjnych linii kolejowych

Ze względu na znaczące koszty wykupu gruntów wewnątrz zurbanizowanych terenów wiele samorządów decyduje się na trasowanie nowych linii kolejowych – które w założeniu mają zrewolucjonizować transport publiczny na danym obszarze – w oparciu o istniejące szlaki kolejowe, w tym poprzez rewitalizację i reaktywację nieczynnych linii, bocznic, wykorzystywanie istniejących nasypów itp. Wymienić tu choćby należy Pomorską Kolej Metropolitalną (ponad połowa linii PKM została wybudowana w śladzie linii kolejowej, zniszczonej w 1945 r. w trakcie walk o Gdańsk), modernizację linii kolejowej do portu lotniczego Kraków-Balice czy też rozwój kolei aglomeracyjnej w Warszawie (za wyjątkiem, poprowadzonego tunelem, połączenia do portu lotniczego Okęcie) w oparciu o istniejącą infrastrukturę. Zdarzają się przypadki wykorzystania terenów stanowiących rezerwy komunikacyjne (np. PKM poprowadzona została trasą, na której władze Gdańska wstępnie zamierzały budować linię tramwajową), w liniach rozgraniczających dróg wyższej klasy lub w ich sąsiedztwie.

Nowe odcinki winny wykorzystywać nieużytki miejskie, tereny poprzemysłowe, rolnicze lub leśne. Ze względu na protesty społeczne i ochronę środowiska należy ograniczać do minimum trasowanie linii przez tereny rekreacyjne, parkowe, ogrody działkowe i wzdłuż cieków wodnych. Koleje aglomeracyjne winny być realizowane: (1) jako uzupełnienie istniejącej sieci komunikacji zbiorowej w sąsiedztwie istniejącej zabudowy, (2) jako nowy rdzeń komunikacyjny w sąsiedztwie terenów stanowiących potencjalne tereny rozwojowe lub na których możliwa będzie intensyfikacja zabudowy (z ang. TOD – Transit Oriented Development/ z pol. inwestycje zorientowane na transport zbiorowy). Istotnym aspektem jest obserwowany wzrost transakcji na rynku nieruchomości wokół planowanej i realizowanej inwestycji, m.in. spadek wartości gruntów w przypadku przejścia linii przez istniejące osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (np. PKM w Gdańsku) i wzrost wartości dla terenów planowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej (np. PKM w Gdańsku, II linia metra w Warszawie).

Uzyskanie efektu dźwigniowego zrealizowanej inwestycji w pięcioletnim okresie rozliczeniowo-sprawozdawczym jest zbyt krótkie. Naziemnych linii kolejowych nie można porównywać z linią metra. Pierwsze przebiegają zazwyczaj przez tereny oddalone od intensywnie zurbanizowanych struktur miejskich, a te drugie są trasowane pod najgęściej zainwestowanymi terenami. W przypadku metra efekt popytu na usługę transportową będzie widoczny od początku. W przypadku linii aglomeracyjnych konieczne będzie przygotowanie terenów inwestycyjnych w rejonie przystanków (sporządzenie planów miejscowych, budowa dróg i infrastruktury technicznej, realizacja intensywnej zabudowy miejskiej). Obserwując podobne programy inwestycyjne w Europie, proces urbanizacji trwać będzie co najmniej 10-30 lat.

146. Jałowiecki 1999, s.31; Trip 2003, s. 30.
147. Jałowiecki 1999, s.30; Trip, Zonneveld 2003, s. 10.

Pamiętać należy, że źle wytyczone linie kolejowe, przez tereny chronione (lasy, obszary cenne przyrodniczo, tereny o wysokich spadkach, grunty niestabilne i podmokłe itp.) lub przez tereny mocno zdegradowane (np. grunty skażone, tereny poprzemysłowe itp.) mogą nie zostać zabudowane kiedykolwiek. Tutaj jako niefortunną lokalizację można wskazać np. niekorzystnie zlokalizowany, pod lasem, na stromej skarpie, przystanek PKM Gdańsk Brętowo. Ta lokalizacja posiada wprawdzie atut w postaci krańcowego przystanku tramwajowego, dzięki czemu przesiadka pomiędzy tramwajem jadącym w kierunku Gdańska Głównego i pociągiem jadącym w kierunku Gdańska Wrzeszcza następuje przy jednym peronie (to jedyna taka sytuacja w Polsce). Jednak już w przypadku pociągu jadącego w przeciwną stronę, trzeba dwukrotnie skorzystać z wysokich schodów (opcjonalnie – z windy). Ponieważ pociąg dojeżdża do Gdańska Wrzeszcza, można łatwiej się przesiąść na stacji we Wrzeszczu w pociąg kursujący po „starej" linii SKM w kierunku Gdańska i ostatecznie podróż pociągami trwa krócej, dlatego z przesiadki pociąg-tramwaj na przystanku Brętowo korzystają nieliczne osoby.

13.4. Tendencje budowania połączeń kolejowych z lotniskami

Rozwój połączeń kolejowych do lotnisk

Po wprowadzeniu tanich linii lotniczych, większość europejskich hubów lotniczych jest na granicy przepustowości. Dlatego realizuje się politykę przejmowania przez koleje lokalnego ruchu lotniczego. Lotniska są odciążane od mało intratnych przewozów krótkiego zasięgu (do 3 godzin całkowitego czasu podróży), a uzyskane rezerwy są wykorzystywane na rzecz powiększania bardziej intratnej oferty lotów długodystansowych. Odległość nie jest już mierzona w kilometrach, ale w czasie potrzebnym na pokonanie dystansu pomiędzy poszczególnymi lotniskami i dworcami. O ile jeszcze np. w 2000 r. w Niemczech nie było ani jednego lotniska połączonego z tranzytowymi liniami dużych prędkości, to dziś są już cztery – w Kolonii-Bonn, Frankfurcie, Dusseldorfie i Lipsku-Halle, a na otwarcie czeka dworzec Flughafen Berlin Brandenburg. Podobne tendencje obserwuje się we Francji (Lyon – Satolas, Paryż – Aeroport de Gaulle), Danii (Kopenhaga – Kastrup), Holandii (Amsterdam Schiphol) itd. Realizowane są też lokalne systemy KDP, budowane wyłącznie na potrzeby obsługi lotnisk (np. Londyn – Heathrow, Oslo – Gardermoen, Sztokholm – Arlanda, Wiedeń –Schwechat). W celu ograniczenia liczby odpraw na lotniskach, punkty lotniczych odpraw biletowych i bagażowych coraz częściej lokalizowane są na większych dworcach (m.in. w Niemczech, Szwajcarii, Austrii i Hiszpanii).[148]

Coraz częściej dworce kolejowe przy lotniskach są traktowane jako węzły równorzędne w stosunku do dworców śródmiejskich. Ze względu na ilość dokonywanych przesiadek, dworce te mogą przejąć rolę głównych węzłów ruchu międzyregionalnego (np. Frankfurt Flughafen, Zurich Flughafen, Amsterdam Shiphol). Pojawienie się nowego, silnego ośrodka miejskiego, opartego o węzeł multimodalny i lotnisko, prowadzić będzie do odpływu prestiżowych inwestycji poza obszary śródmiejskie. Powyższe zjawisko jest już dziś obserwowane w kolejnych krajach europejskich (m.in. Amsterdam – oś Zuid, Zurich – korytarz Glattal, Helsinki Vantaa – korytarz E18, Sztokholm Arlanda – korytarz E4)[149].

Realizowane są również połączenia lotnisk z kolejami regionalnymi lub aglomeracyjnymi (m.in. Niemcy, Szwajcaria, Francja, Dania, Hiszpania, Polska). Ponieważ nie ma możliwości dostosowania rozkładu lotów do rozkładu jazdy pociągów, należy unikać budowania przystanków czołowych, dedykowanych tylko lotniskom. W transporcie kolejowym i lotniczym obowiązują inne zasady opracowywania rozkładów (czartery i sezonowe loty czy też połączenia regularne, ale realizowane np. tylko w wybrane dni tygodnia, kontra roczny rozkład kolejowy). Jeśli zatem lotnisko nie ma zbyt dużego obłożenia, to dedykowana wyłącznie lotnisku komunikacja kolejowa staje się nieefektywna, pasażerowie przestają liczyć na obsługę kolejową, a koszty inwestycji mogą nigdy się nie zwrócić. Negatywnymi przykładami w tym względzie w Polsce są linie kolejowe do lotnisk w Lublinie i Olsztynie/Szymanach. Szczególnie drastyczny jest ten drugi przypadek. Obserwowana od początku 2016 r. (lotnisko otwarto w styczniu 2016 r.) próba dostosowania rozkładów jazdy pociągów (Olsztyn – Szczytno – Szymany) do rozkładu lotów nie tylko jest mało skuteczna, ale doprowadziła do drastycznego pogorszenia oferty na ważnej w ruchu regionalnym trasie Olsztyn – Szczytno, powodując np. zmniejszenie liczby pociągów zapewniających codzienne dojazdy do pracy i szkoły[150].

Dyskusyjny jest również model „pośredni", na który zdecydowano się w przypadku lotniska Szczecin-Goleniów. Wybudowano do niego dwie łącznice od linii kolejowej Goleniów – Kołobrzeg, dzięki czemu niektóre pocią-

148. Załuski 2010, s.75-76.
149. Guller, Guller 2003.
150. http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pociag-do-szyman-psuje-wizerunek-transportu-publicznego-52671.html (15.10.2016).

gi jadące w relacji Szczecin – Kołobrzeg dojeżdżają do lotniska, tam zmieniają kierunek i udają się w dalszą drogę (niektóre pociągi w tej relacji jadą starą trasą, omijając lotnisko, a ofertę uzupełnia jedna para pociągów kursująca w skróconej relacji Szczecin – lotnisko). Przystanek przy lotnisku cieszy się bardzo niewielkim zainteresowaniem, a konieczność zmiany kierunku, wydłużająca czas jazdy, jest niekorzystna z punktu widzenia pasażerów podróżujących pociągami Szczecin – Kołobrzeg w innych relacjach niż do/z lotniska. A warto podkreślić, że budowa, w sumie ok. kilkunastu kilometrów, nowych linii pozwoliłaby utworzyć przy lotnisku w Szczecinie przystanek/stację przelotową, dzięki której przez lotnisko mogłyby kursować pociągi nie tylko w relacji Szczecin – Kołobrzeg, ale także pociągi jadące do i ze Świnoujścia (trasa Szczecin – Świnoujście przebiega kilka kilometrów od lotniska).

Inaczej należy oceniać linie kolejowe do lotnisk w Warszawie i Krakowie. Trasy te co prawda kończą się w portach lotniczych, lecz obsługują one dwa największe lotniska w Polsce, co przekłada się na wyniki przewozowe, a poza tym linie nie są dedykowane wyłącznie lotniskom. Pociągi do warszawskiego Okęcia pełnią również istotną rolę w obsłudze pobliskiego „miasteczka biurowego" na Służewcu. W ramach modernizacji linii do lotniska w Balicach wybudowano 3 nowe przystanki kolejowe, obsługujące rozrastające się, pobliskie osiedla. Powstaje pytanie, czy nie byłoby bardziej rozsądne podjęcie przed kilkoma laty decyzji – wzorem rozwiązań z Europy Zachodniej – zmodyfikowania przebiegu nieodległych od tych lotnisk linii kolejowych, mających znaczenie zarówno w ruchu regionalnym/aglomeracyjnym, jak i dalekobieżnym, tak aby uzyskały one dostęp do lotniska. Mowa tu o liniach kolejowych Warszawa – Radom i Kraków – Katowice.

Trasa przelotowa przez lotnisko lepszym rozwiązaniem niż linia kolejowa kończąca się przy lotnisku

Dużo rozsądniejszym rozwiązaniem jest powiązanie lotniska z linią przelotową (np. PKM w Gdańsku), dzięki czemu pociągi obsługują ruch lotniczy jedynie przy okazji innych zadań transportowych. Czołowe połączenie z lotniskiem dopuszczalne jest tylko w przypadku dużej częstotliwości lotów i znaczącej frekwencji pasażerów lotniczych (np. wspomniane już Warszawa Lotnisko Chopina, Kraków Balice), przy czym optymalną jest sytuacja, by lotnisko nie było w przypadku takich połączeń jedynym generatorem ruchu. O sukcesie wykorzystania transportu kolejowego będzie wówczas decydować znacząca częstotliwość pociągów (nie rzadziej niż co ok. 15 min.), właściwa informacja wizualna począwszy od w hali przylotów a na przystanku zakończywszy (najlepiej obrazkowa i wielojęzyczna).

Konieczna jest uproszczona sprzedaż biletów: prosta, czytelna i wielojęzyczna taryfa opłat w biletomatach (np. biletomaty niemieckie, austriackie i fińskie), pomoc pracowników lotniska przy zakupie biletów w biletomatach o rozbudowanej taryfie (np. Porto), dodatkowa tradycyjna sprzedaż biletów w kasie przez osoby znające języki obce (np. Kopenhaga, Frankfurt, Barcelona). Zarządcy polskich lotnisk często zapominają, że z przystanków kolejowych na lotniskach korzystają pasażerowie jeżdżący kolejami sporadycznie i incydentalnie lub tacy, którzy pierwszy raz przyjechali do Polski i nie znają lokalnych standardów (o języku nie wspominając). Do negatywnych przykładów należy w związku z tym zaliczyć przystanek kolejowy Warszawa Lotnisko Chopina (skomplikowana i nieczytelna taryfa opłat w biletomatach, brak pomocy ze strony obsługi, długie i słabo oznakowane dojście do przystanku z hali przylotów).

13.5. Bilansowanie popytu na nowe linie kolejowe

W celu wyznaczenia właściwych przebiegów nowych linii konieczne jest oszacowanie efektywności inwestycji. Szczegółowe dane na temat istniejącego i planowanego zagospodarowania przestrzennego można uzyskać dzięki wdrożeniu dyrektywy INSPIRE[151] z baz informacji przestrzennej, opracowywanych przez poszczególne gminy (ustawa o infrastrukturze informacji przestrzennej). Samorządowcy w znaczący sposób udoskonalili przestrzenne bazy danych w związku z koniecznością diagnozowania stanu przestrzennego, gospodarczego i społecznego gmin. Dane te są im pomocne we wnioskowaniu o dofinansowanie zewnętrzne, np. w celu wytypowania terenów przeznaczonych do rewitalizacji na tle całej gminy (lokalne lub gminne programy rewitalizacji, na podstawie ustawy o rewitalizacji lub ustawy o samorządach gminnych). Dla przykładu, miasto Gdańsk posiada zsynchronizowane dane, sprowadzone do dokładności adresu policyjnego. Dzięki tym bazom można pozyskać, z zachowaniem tajemnicy danych osobowych, bardzo dokładne informacje o istniejącym zainwestowaniu, rodzaju zabudowy, gęstości zaludnienia, własności gruntów, zasobności mieszkańców, patologiach społecznych i in.

151. Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę infrastruktury informacyjnej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE).

Od 2015 r. dzięki wdrażaniu art. 10 ust. 5 i 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[152], istnieje obowiązek opracowania szczegółowego bilansu powierzchni użytkowej zabudowy istniejącej i planowanej w rozbiciu na poszczególne funkcje dla obszaru całej gminy w toku sporządzania studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.

13.6. Propozycja nowelizacji przepisów

Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych „budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia". Należałoby analogicznie znowelizować ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i obciążyć inwestorów dużych niedrogowych inwestycji miejskich, obowiązkiem realizacji przystanków komunikacji zbiorowej. Takie przepisy obowiązują m.in. w Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Austrii. Plany komunikacyjne winny być zintegrowane z zagospodarowaniem przestrzennym (miejscowe plany) i badaniami popytu na rynku nieruchomości (ilość wydawanych decyzji o pozwoleniach na budowę). Winny one wspierać rozwój i rewitalizację zdegradowanych obszarów miejskich poprzez budowanie atrakcyjnej oferty przewozowej komunikacją zbiorową.

Do dziś nie wcielono w życie ustawy o związkach metropolitalnych, bowiem nie przyjęto do niej rozporządzeń wykonawczych. Jest to zmarnowana szansa, bowiem związek gmin w obrębie największych polskich aglomeracji mógłby w jednym ręku skupiać planowanie, finansowanie i realizację podstawowych zadań regionalnych. Związek obligowałby gminy do wprowadzania w planach miejscowych większej intensywności zabudowy wzdłuż korytarzy transportowych, lokalizowania inwestycji generujących ruch na obszarach już skomunikowanych, ograniczania, lub wręcz zakazu, zabudowy w korytarzach ekologicznych. Region z własnych pieniędzy mógłby modernizować i rozbudowywać kolej regionalną, komunalizować i przebudować tereny pokolejowe, uzyskując cenne grunty pod dalszy rozwój obszarów śródmiejskich i minimalizując deficytowość inwestycji. W takim modelu działają m.in. związki regionów Stuttgart, Monachium i Bremen.

13.7. Jak projektować przystanki, dworce i węzły przesiadkowe

Współczesny dworzec nie może być już traktowany jedynie jako przystanek jednego środka transportu, ale jako punkt integrujący różne środki w formie zintegrowanego węzła przesiadkowego. Tylko całościowe myślenie o transporcie w regionie, czyli również lepsze skomunikowanie kolei z innymi środkami transportu, może przełożyć się na wyższe wykorzystanie komunikacji zbiorowej, lepsze napełnienie pociągów, większą częstotliwość ich przejazdów, a zarazem bardziej efektywne wykorzystanie całego systemu.

Ani ustawa o transporcie kolejowym, ani ustawa o transporcie zbiorowym, nie precyzują jednoznacznie możliwości realizacji, organizacji ani zarządzania takich węzłów w obrębie dworców kolejowych. Inwestycje związane z projektowaniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych są procesem złożonym i długotrwałym. W obliczu braku czytelnych uwarunkowań prawnych, wymagają one dobrej woli współdziałania ze strony kolei, gmin, starostw, województw, jak i ze strony przewoźników. Konieczne jest zatem stworzenie czytelnych ram prawnych i organizacyjnych dla realizacji w Polsce zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w ramach których beneficjentem mogłyby być samorządy lub koleje.

Kolejnym zagadnieniem jest optymalizacja projektów budowlanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Do dziś ocena węzłów polega głównie na ocenie porealizacyjnej, a ocena projektów opiera się głównie na opiniach eksperckich. W krajach UE nie istnieją normy ani przepisy określające, jak budować zintegrowane węzły przesiadkowe. Fachowa literatura proponuje różne ich klasyfikacje, opisuje dobre i złe przykłady, ale nie podaje optymalnych wskaźników. Autorzy licznych projektów badawczych próbują wypracować uniwersalne wytyczne. Należy opracować poradnik dobrych praktyk oraz wytycznych projektowania uniwersalnego powyższych węzłów w ramach projektowania nowych oraz przebudowy istniejących, polskich dworców kolejowych i autobusowych, przystanków komunikacji zbiorowej oraz terminali lotniczych.

152. Nowelizacja z 25.09.2015 r. - ustawa o rewitalizacji.

13.8. Podstawowe zasady realizacji węzłów przesiadkowych

Kryteria zasadności realizacji węzła przesiadkowego są następujące:

- wielkość i znaczenie miejscowości obsługiwanej przez dany węzeł (np. liczba mieszkańców danej miejscowości i regionu, miasto uniwersyteckie, miasto uzdrowiskowe miasto o znaczeniu turystycznym, ważny ośrodek gospodarczy, ośrodek kultu religijnego itd.);l
- wielkość odpraw podróżnych;
- liczba zatrzymań wszystkich środków transportu zbiorowego;
- liczba powiązań komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i międzyregionalnym (liczba linii kolejowych, linii autobusowych lub linii innych środków transportu zbiorowego, liczba osób dojeżdżających samochodami lub rowerami do dworca);
- liczba osób dojeżdżających do pracy lub do szkół z innych miejscowości;
- waga węzła ze względu na sąsiedztwo (np. duże centrum handlowe, uczelnia wyższa, ważny ośrodek administracyjny, usługowy, przemysłowy, naukowy, turystyczny, pielgrzymkowy).

Wyróżnić można następujące kryteria oceny węzłów[153]:

- kryterium uwzględniające zwartość węzła (odległość między przystankami, stopień kolizyjności przy przesiadaniu się, pokonywanie różnicy poziomów, odległość do postoju taksówek, parkingu);
- kryterium uwzględniające sprawność węzła (liczba stanowisk na przystanku, szerokość ciągów pieszych, odseparowanie przystanków dla wysiadających i wsiadających);
- kryterium uwzględniające bezpieczeństwo pasażerów w obrębie węzła (obecność ochrony, położenie w układzie drogowym, układ węzła oraz stanowisk postojowych);
- kryterium uwzględniające czytelność węzła (zastosowany układ węzła, oznakowanie przystanków);
- kryterium uwzględniające informacyjność węzła (rozkład jazdy, plan układu sieci, informacja o biletach, sposób przemieszczania się po węźle);
- kryterium uwzględniające wpływ komfortu na ocenę węzła (obecność wiaty przystankowej, liczbę miejsc siedzących, oświetlenie na przystanku, toalety publiczne, dogodność zakupu biletów, obecność punktów usługowych).

W przypadku projektowania węzła należy zwrócić szczególną wagę na uprzywilejowanie poszczególnych użytkowników. Najważniejsi są piesi, którym powinien być podporządkowany cały projekt. Komunikacja zbiorowa winna być rozlokowana hierarchicznie: w kolejności od najczęściej i najintensywniej używanych do używanych najrzadziej – przystanki tramwajowe, autobusowe komunikacji miejskiej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej. W zależności od specyfiki projektu projektuje się zatoki z taksówkami i Kiss&Ride. Jeśli projektuje się dworzec dalekobieżny, to zatoki te winny znaleźć się najbliżej głównego wyjścia. Jeśli projektuje się węzeł miejski, to użytkownicy rzadko korzystają z komunikacji indywidualnej, zatem zatoki te powinny znaleźć się przy drodze publicznej. Przystanki dla minibusów winny być ulokowane z dostosowaniem do lokalnej specyfiki. Ścieżki rowerowe nie powinny przecinać placu dworcowego. Należy natomiast zapewnić przechowalnię dla rowerów lub uwzględnić możliwość podróżowania z rowerami w komunikacji zbiorowej. Im większy węzeł, tym bardziej restrykcyjna winna być ochrona rowerów na parkingu lub w przechowalni.

Bliskość parkingów P&R od węzłów przesiadkowych

Parkingi Park&Ride winny być zlokalizowane w odległości do 300 m od węzła, jeśli to możliwe na gruncie nie nadającym się pod zabudowę (np. w bezpośrednim sąsiedztwie torów czy na zatorzu). W szczególnym przypadku na obszarach intensywnie zabudowanych, na przykład śródmiejskich, można odstąpić od realizacji parkingów w systemie Park&Ride.

Do minimum należy ograniczyć kolizje ciągów pieszych z przystankami, układami drogowymi, ścieżkami rowerowymi i barierami architektonicznymi. Przystanki i dojścia do winny być zadaszone, a dystanse pomiędzy przystankami ograniczone do niezbędnego minimum. Jeśli to możliwe, należy projektować przystanki pionowo – jeden nad drugim (np. Wrocław Stadion – tramwaj na wiadukcie nad przystankiem kolejowym i Kraków Główny – tramwaj w tunelu pod dworcem) lub poziomie wzdłuż jednego ciągu pieszego (dworzec autobusowo-kolejowy w Płocku i w Tczewie).

153. Michalski, 2010.

Kluczowe czynniki dobrze zaprojektowanego węzła przesiadkowego

Cały węzeł należy projektować zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego – tzn. w zakresie zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się. Należy do minimum ograniczyć pokonywanie wysokości. W maksymalnym stopniu należy stosować pochylnie zamiast schodów – najlepiej w formie chodników o spadku do 5%. Dopiero w drugiej kolejności należy decydować się na schody i windy. W żadnym wypadku nie należy projektować przyschodowych platform, charakteryzujących się zarówno dużą zajętością miejsca (ograniczeniem przestrzeni dla pieszych, jak, z drugiej strony, dużą awaryjnością i podatnością na działania wandali). W przestrzeniach ogólnodostępnych muszą znaleźć się oznakowania dla niewidomych, w tym mapa dotykowa. Nie należy stosować nadmiernej ilości czystych przeszkleń pionowych. Kolorystyka poszczególnych nawierzchni i krawężników powinna być skontrastowana, by była widoczna dla osób niedowidzących.

W miejscach przewężeń ciągów pieszych należy rozważyć lokalizację ławek ustawionych prostopadle do ruchu pieszych. Wówczas siedzący nie będą zagradzać nogami przejścia. Oprócz dużej liczby ławek należy zastosować na peronach oparcia dla osób stojących (takie rozwiązania funkcjonują np. na peronach PKM). Należy precyzyjnie przeanalizować miejsca na śmietniki, by nie tarasowały przejść.

Należy w maksymalnym stopniu zastosować dachy wiat nad przystankami nieprzezierne, z jak najmniejszą ilością szkła, w szczególności gdy w sąsiedztwie rosną wysokie drzewa lub znajduje się linia kolejowa (w takiej sytuacji przeszklone wiaty generują wysokie koszty eksploatacyjne, uciążliwość w utrzymaniu czystości lub wręcz brak możliwości oczyszczenia powierzchni szklanych z gnijących liści i opiłków żelaza). W związku z powyższym dopuszcza się w ostateczności stosowanie niewielkich powierzchni dachów szklanych z zastosowaniem szkła matowego, barwionego. Zabarwienie winno mieć odcienie ciepłe, zbliżone do koloru opiłków żelaza. Ponadto ze względu na niebezpieczeństwo rzucania cieni przez konstrukcję i dezorganizację ruchu na placu dworcowym, należy w maksymalny sposób uprościć konstrukcję dachu. Konstrukcja wiat lub zastosowane rozwiązania architektoniczne winny w maksymalnym stopniu ograniczać siadanie ptactwa. Słupy konstrukcyjne wiat mogą znaleźć się wyłącznie w tylnej linii poszczególnych peronów, za linią ławek, w strefie martwej. W przeciwnym razie dworzec przestanie być czytelny, a piesi będą uderzać się w słupy (zły przykład to np. słupy w strefie wejścia do autobusu w podziemnym dworcu autobusowym pod dworcem kolejowym w Katowicach).

Ze względu dużą powierzchnię węzłów występuje w nich mocne przewietrzanie. Należy zatem wprowadzić elementy osłaniające przystanki przed wiatrami (np. pionowe przeszklenia za ławkami na peronach, wał ziemny lub niska zieleń otaczające węzeł). Szklenia nie mogą być na całości przezroczyste, muszą być jednoznacznie widoczne dla pieszych (pozytywne przykłady to np. PKM czy węzeł autobusowo-tramwajowy w Poznaniu Junikowie). Projektanci winni również ograniczać ilość miejsc niebezpiecznych, takich jak miejsca źle oświetlone, zaułki, wnęki, strefy o ograniczonej kontroli, miejsca nadmiernie zatłoczone, niewłaściwie oznakowane, labiryntowe układy komunikacyjne.

Należy przeanalizować lokalizację i ustalić gabaryty oraz zasilanie biletomatów. Należy również zwrócić uwagę na przestrzeń przed biletomatami, na której będą ustawiać się kolejki, żeby nie tarasować przejść. Pasażerowie oczekujący na zakup biletu zawsze ustawiają się kilka metrów od biletomatu. Należy znaleźć miejsca na etapie projektu na vendingi (tj. m.in. automaty do sprzedaży napojów, słodyczy, papierosów), co uchroni węzeł przed późniejszymi prowizorycznymi pracami budowlanymi po zakończeniu inwestycji. Należy zwrócić uwagę, które vendingi potrzebują zasilania w energię elektryczną, a które dodatkowo w wodę (np. kawomaty). W projekcie należy przewidzieć przepusty rurowe pod jezdniami i docelową lokalizację automatów. Należy znaleźć miejsca na etapie projektu na floorboxy. Są one niezbędne do realizacji imprez czasowych (choinka, świąteczne oświetlenie, wystawa czasowa, czasowy punkt informacyjny itp.), czasowych stanowisk komercyjnych i innych.

Cały węzeł musi być dostosowany do mycia go metodami przemysłowymi. Na miejscu musi być zapewnione łatwo dostępne z zewnątrz pomieszczenie gospodarcze na doraźne sprzątanie (miotły, szczotki, szufle do odśnieżania itp.).

Dworzec powinien posiadać dynamiczną i statyczną informację wizualną, informację dźwiękową oraz monitoring służb miejskich. Ze względu na przewidywany duży zrzut wód opadowych z nawierzchni utwardzonych i dachów należy przeanalizować konieczność realizacji zbiornika podziemnego na wody opadowe.

13.9. Ograniczenia prawne

Ze względu na niejasność interpretacyjną przepisów unijnych (nieprecyzujących, gdzie kończy się teren oddziaływania dworca kolejowego) i brak wdrożenia tych przepisów do polskich przepisów, należy każdorazowo skonsultować z płatnikiem projektu, czy węzeł ma być projektowany i certyfikowany pod względem zgodności z Rozporządzeniem TSI PRM[154]. Brak zgodności projektu z powyższym rozporządzeniem może doprowadzić do cofnięcia unijnej dotacji na projekt.

Zgodnie z art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym obowiązuje maksymalna nieprzekraczalna linia zabudowy w odległości minimum 10,0 m od terenu kolejowego, ale nie mniejszej niż 20,0 m od osi toru. Zgodnie z art. 53 ust. 4 „przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy" (tj. np. dworców kolejowych). Ze względu na realizację inwestycji w strefie 20 metrów od osi skrajnego toru, należy wystąpić o odstępstwo od powyższych przepisów do wojewody. Zgodnie z art. 82 ust. 3 cyf. 3a ustawy Prawo budowlane, udzielić zgody na odstępstwo może właściwy organ administracji architektoniczno – budowlanej (tj. wojewoda) po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy.

Ze względu na brak powszechnie obowiązujących przepisów w zakresie projektowania oznakowania dla niewidomych zaleca się zastosowanie przepisów dla metra, tj. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie, niemiecką normę DIN 32984 lub „Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych" opracowane przez PKP PLK S.A.

Ze względu na brak prawa warstwowego, węzły realizowane w pionie, mogą być tylko realizowane jako skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi. Na powyższe rozwiązanie pozwala Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

154. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Jesteśmy rozpoznawalni. Pewni swoich racji walczymy o interesy kolei w rządzie, w parlamencie i w mediach.

rbf.
railway business forum

14. Projektowanie linii kolejowych pod przewozy pasażerskie

Nie jest celem niniejszego tekstu piętnowanie dotychczasowych realizacji projektów modernizacyjnych, stojąc na stanowisku, iż „mleko się już wylało" i niejednokrotnie nie ma możliwości, by „poprawić" niesprawdzone rozwiązania techniczne. Wydaje się natomiast koniecznym przestrzeganie przed możliwymi mankamentami danej inwestycji w momencie, gdy ta znajduje się na wczesnym etapie projektowania, a zauważone propozycje rozwiązań technicznych mogą budzić kontrowersje, bądź są nienależycie przedstawione. W niniejszym rozdziale powyższe zagadnienia zostaną opisane na kilku konkretnych przykładach.

14.1. Kształtowanie układu peronów na przystankach osobowych

W niniejszej części opisane zostaną rozwiązania prawidłowe oraz mankamenty, których nie należy kopiować – m.in. wydłużenie dróg dojścia na perony, układ naprzemianległy w odwrotnej sekwencji, oddalenie czynnych budynków z kasami i poczekalniami od peronów.

Przewymiarowane inwestycje na mało uczęszczanych stacjach i przystankach

Obserwując szereg kolejowych inwestycji infrastrukturalnych z ostatnich lat, można dojść do wniosku, że zarządca infrastruktury nie traktuje jako kluczowych kwestii związanych z estetyką i funkcjonalnością infrastruktury związanej z obsługą pasażera, a więc peronów, dojść do nich oraz zadaszeń. Obserwując efekty modernizacji infrastruktury stacyjnej, przystankowej i pochodnej, stosowano dokładnie te same rozwiązania zarówno dla obiektów obsługujących maksymalnie kilkadziesiąt podróżnych w ciągu doby, jak i dla wielokrotnie większego potoku. Tym samym wyposażenie peronu np. na przystanku osobowym Burkat (położony na magistrali E65 pomiędzy Działdowem i Iławą; liczba obsługiwanych pociągów: 1-3 dziennie w każdą stronę) praktycznie niczym nie różni się od peronu na węzłowej stacji Tczew.

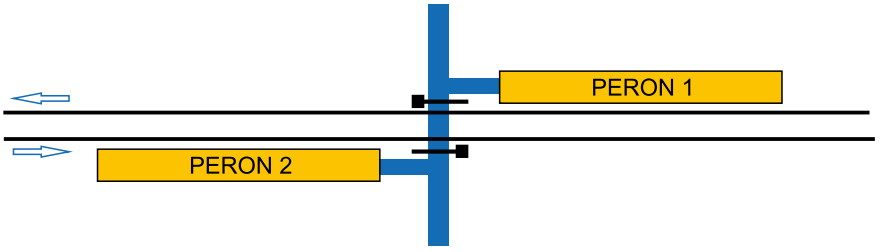
Efektem tych modernizacji jest również dyskusyjna kolorystyka – niebieskie wiaty, żółte barierki, wiśniowe płyty peronowe oraz nawierzchnia z szarej kostki betonowej. Niestety, na większych stacjach typu Poznań Główny czy Gdynia Główna również ten schemat był stosowany. Wypada w tym miejscu wspomnieć także o niefunkcjonalnych wiatach peronowych, których usytuowanie również budzi wiele kontrowersji – np. przeszklone wiaty ciągłe są umiejscowione w znacznym oddaleniu (co najmniej kilkanaście metrów) od wyjść z przejść podziemnych, a ich zadaszenie kończy się na równi z krawędzią strefy bezpieczeństwa, zamiast być przedłużonym do obrysu skrajni budowli, zabezpieczając faktycznie pasażerów wsiadających do pociągu przed wpływem czynników atmosferycznych.

14.2. Geneza powstawania peronów na przystankach w układzie naprzemianległym

Jedną z bolączek modernizacji jest, co najmniej dyskusyjne, założenie położenia peronów w układzie naprzemianległym na przystankach kolejowych.

Naprzemianległy układ peronów w przepisach projektowania można znaleźć między innymi w Zarządzeniu nr 125 Ministra Komunikacji z dnia 4 sierpnia 1971 r. w sprawie ustanowienia wytycznych projektowania stacji kolejowych normalnotorowych linii kolejowych użytku publicznego. W paragrafie 5.1.5 przedstawione są perony w układzie podłużnym, umieszczone w planie jeden za drugim, według poniższego rysunku.

Wykres 8. Naprzemianległy układ peronów zgodnie z Zarządzeniem z 1971 r.



Źródło: Zarządzenie jw.

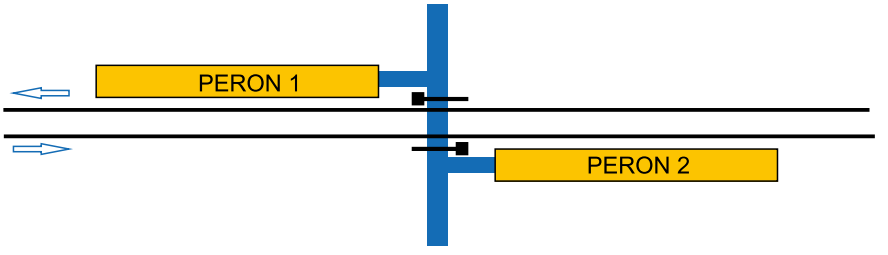
Widać więc, że przy założonym ruchu prawostronnym zatrzymanie pociągu nastąpi przed przejazdem (przejściem) przez tory w poziomie szyn. Należy dodać, że perony w takim układzie, a występujące na polskiej sieci kolejowej, były budowane także przed II wojną światową. Również istniejąca infrastruktura kolei niemieckich czy czeskich przewiduje istnienie peronów wg przytoczonego schematu.

- Głównymi założeniami dla budowy peronów wg powyższego schematu jest:
- maksymalne skrócenie drogi dojścia do peronu;
- przy peronach niskich – unikanie przechodzenia na peron sąsiedni w miejscach do tego nieprzeznaczonych (w przypadku peronów w układzie naprzeciwległym w tym celu umiejscawiano ogrodzenie na poszerzonym międzytorzu).

Zmiana podejścia do projektowania peronów

Od pewnego czasu, podczas modernizacji wykonywanych na polskiej sieci kolejowej od początku XXI w. zauważalna jest jednak zmiana podejścia do przedstawionego układu peronów. W dokumencie Standardy Techniczne – Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości Vmax ≤ 200 km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem), TOM XI – BUDOWLE paragraf 2 podpunkt i) przedstawia się zmienioną, w stosunku do pierwowzoru, wersję układu peronów w układzie podłużnym (naprzemianległym).

Wykres 9. Naprzemianległy układ peronów – nowe podejście



Źródło: Standardy Techniczne jw.

Z peronami w takim układzie można się spotkać na przystankach kolejowych m.in. na liniach nr 3 na odcinku Poznań – Warszawa, linii nr 2 na odcinku Warszawa – Mińsk Maz. oraz na linii kolejowej nr 9, na przystankach Ciechanów Przemysłowy, Czeruchy, Mława Miasto, Narzym, Ząbrowo, Skowarcz, Gdańsk Orunia. Z inwestycji, które zostały zaprojektowane, a dopiero zostaną wybudowane, taki układ peronów będzie można spotkać na większości przystanków osobowych linii kolejowej nr 7 pomiędzy Otwockiem a Lublinem. W niektórych lokalizacjach taki układ peronów (zgodny z zapisami wspomnianego zarządzenia z 1971 r.) wiąże się wprawdzie z uwarunkowaniami terenowymi, jednak daje zauważyć się, że przyjęcie takiej czy innej sekwencji peronów zależy jednak przede wszystkim od podejścia projektanta.

Poniżej w tabeli przedstawiono zestawienie zalet i wad peronów w układzie naprzemianległym w wersji usytuowania peronu przed przejazdem kolejowo-drogowym.

Tabela 13. Wady i zalety peronów w układzie naprzemianległym usytuowanych przed przejazdami kolejowo-drogowymi

Zalety	Wady
Skrócona droga dojścia do pociągu (przy założeniu, że w danej lokalizacji nie ma kasy biletowej i podróżnych w pociągu)	Wydłużony czas zamknięcia rogatki w przypadku postoju pociągu na przystanku
Jednoznaczne określenie miejsca zatrzymania się czoła pociągu (na początku peronu)	
Konieczność usytuowania praktycznie tylko 1 wiaty w pobliżu wejścia na peron, 1 gabloty i 1 zegara – obniżenie kosztów infrastruktury towarzyszącej	
Bezpieczeństwo pojazdów drogowych – w przypadku peronów usytuowanych za przejazdem, stojący na peronie pociąg zasłania widok z prawej strony na tor sąsiedni; w przypadku peronów usytuowanych za przejazdem, w razie kolizji z pociągiem, pojazd może być dociśnięty do ścianki peronowej lub wyrzucony na peron	
Ułatwienie obserwacji pasażerów dochodzących do peronu przez obsługę pociągu, zwłaszcza w przypadku wejścia na peron w ostatniej chwili	
W przypadku pociągów zatrzymujących się na danym przystanku – niska prędkość przejazdu przez skrzyżowanie z drogą, zapewnienie dodatkowego bezpieczeństwa dla pieszych	
W przypadku przejść dla pieszych w poziomie szyn, dla niższych prędkości istnieje możliwość zabezpieczenia przejścia tylko „labiryntem". W przypadku peronów usytuowanych za przejściem – brak widoczności – istnieje konieczność stosowania rogatek (dodatkowe koszty na etapie inwestycji i późniejszej eksploatacji)	

Źródło: Opracowanie własne

Jak widać z powyższego zestawienia, klasyczny układ peronów w układzie naprzemianległym, usytuowanych przed przejazdem bądź przejściem w poziomie szyn, z punktu widzenia zarówno pasażera, jak i zarządcy infrastruktury, posiada tylko jedną wadę, mianowicie wydłuża czas postoju pojazdów drogowych na przejeździe. Czy zatem zmiana rysunku w wewnętrznym dokumencie kolei, jakimi są Standardy techniczne miała na celu tylko zaspokojenie użytkowników dróg kołowych, by stali krócej przed szlabanem?

To pytanie pozostanie zapewne bez odpowiedzi. Faktem jest jednak to, że zmieniona sekwencja peronów w układzie podłużnym, była stosowana literalnie i chyba bez większej refleksji, także dla przystanków z przejściami podziemnymi, a w tej sytuacji brakuje jakiegokolwiek argumentu będącego za zastosowaniem takich rozwiązań.

Przy okazji tematu kłopotliwej interpretacji rozwiązań peronów w układzie podłużnym warto wspomnieć o przypadkach, gdzie z uwagi na takie rozwiązanie, uległa wydłużeniu droga dojścia na peron. W większości przypadków przystanki kolejowe są pozbawione kasy i kupno biletów następuje przez podróżnego w pociągu (po wejściu pierwszymi drzwiami, co precyzują przepisy porządkowe poszczególnych przewoźników). W takim przypadku droga dojścia na wszystkich przystankach z odwrotną sekwencją peronów zwiększa się automaty-

cznie o długość peronu, a więc najczęściej o ok. 200 metrów. Natomiast jeśli kasa funkcjonuje, to w szczególnych przypadkach, na skutek zastosowania peronów za przejazdami, budynek kasy potrafi znaleźć się po drugiej stronie drogi przecinającej linię kolejową i z dala od peronu.

Taka sytuacja ma miejsce np. na wspominanym już przystanku Ciechanów Przemysłowy, gdzie podczas procesu projektowego zapomniano zupełnie o jego funkcjonalności. Budynek z kasą i poczekalnią, który przed modernizacją znajdował się na początku peronu nr 1 (w kierunku Działdowa), obecnie znajduje się poza peronem. Powyższe mogło być przyczyną zamknięcia kasy na tym przystanku, która przestała się cieszyć się zainteresowaniem podróżnych.

Kilkaset metrów dłuższe dojście do peronu

Analogiczna sytuacja występuje na przystanku Mława Miasto. O ile peron mieszczący się przy torze nr 2 (w kierunku Warszawy) znajduje się w praktycznie niezmienionej lokalizacji, o tyle peron przy torze nr 1 (w kierunku Działdowa) został odsunięty od pobliskiego przejazdu z ul. H. Sienkiewicza i umiejscowiony bliżej stacji Mława, zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania terenu, który przewidywał także powstanie nowego budynku dworca na tymże przystanku. Perony zostały wydłużone do 300 m (ponad dwukrotnie więcej niż najdłuższe pociągi zatrzymujące się w tej lokalizacji), a główne dojście do nich odbywa się z nowopowstałego wiaduktu drogowego. Do chwili obecnej obsługa podróżnych odbywa się jednak w dotychczasowym budynku, co skutkuje bardzo długimi drogami dojścia do peronów. I tak – odległość pomiędzy budynkiem kasy a początkiem peronu nr 2 (dla jazdy w kierunku Warszawy) wynosi 150 metrów zaś odległość do wiaty na peronie 1 (usytuowanej pośrodku peronu – jazda w stronę Działdowa) wynosi aż 380 metrów!

Co prawda rozwiązanie można traktować cały czas jako tymczasowe (do momentu wybudowania wspomnianego nowego dworca), niemniej jednak stan ten trwa już od dłuższego czasu, a zmiana podejścia przedstawicieli mławskiego magistratu co do ostatecznego kształtu i zakresu budowy obiektu dworcowego każe sądzić, że nieprędko ulegnie on zmianie.

Reasumując – zestawienie wad i zalet peronów w układzie podłużnym (naprzemianległym) zlokalizowanych przed przejazdem, każe sądzić, że wyjątkowymi sytuacjami, które dopuszczają układ odwrotny (tj. peron za przejazdem) są sytuacje, gdy albo linia kolejowa krzyżuje się z drogą o dużym natężeniu ruchu, albo na budowę peronów przed przejazdem nie pozwalają przeszkody terenowe. Rozwiązanie nie jest akceptowalne dla dojść do peronów różnopoziomowych, gdyż brak jest uzasadnienia takiego rozwiązania, które jest mniej przyjazne dla użytkowników. Odwrotna sekwencja peronów nie powinna być także stosowana w przypadku przejść w poziomie szyn, jako mniej bezpieczna: pociąg stojący na peronie po prawej stronie przejścia zasłania widoczność drugiego toru. Inną z sytuacji, dopuszczającą układ odwrotnej sekwencji peronów jest konieczność pozostawienia istniejącego budynku obsługi podróżnych przy peronie (np. przystanki Pęgów oraz Szewce na linii nr 271 Wrocław Gł. – Poznań Gł.), jednakże korzystniejsze w takim przypadku jest stosowanie peronów w układzie naprzeciwległym, gdyż niedogodności związane z dłuższą drogą dojścia dotyczyć będą wyłącznie jednego z kierunków ruchu. Należy pamiętać, że infrastruktura ma służyć ludziom, a jej funkcjonalność nie może być bezwzględnym zakładnikiem przepisów.

14.3. Kształtowanie układów torowych stacji pasażerskich

Poniżej przedstawione zostanie powiązanie zagadnień doboru rozjazdów na stacjach podlegających modernizacji z usytuowaniem peronów, lokalizacja i zabezpieczenie dojść do nich, a także zapewnienie jednoczesności wjazdów.

Istotą niniejszego wywodu jest wskazanie zależności stosowania poszczególnych typów rozjazdów, z uwzględnieniem układów stacji kolejowych pasażerskich, a także konieczności ścisłej współpracy branż w procesie projektowania, w celu zdefiniowania w pełni funkcjonalnego układu torowego spełniającego założenia przepisów oraz zapewniającego elastyczność prowadzenia ruchu kolejowego.

Obecnie dobór rozjazdów jest w miarę dobrze zdefiniowany w Standardach Technicznych - Szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości vmax ≤ 200 km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem – tom I. W dokumencie tym określony jest typ rozjazdu w zależności od zastosowania w torze danej kategorii linii.

Tabela 14. Zasady doboru rozjazdów w połączeniach torów głównych zasadniczych z torami głównymi dodatkowymi

Typ linii	Prędkość w kierunku zwrotnym [km/h]	Skos i promień rozjazdu
P250	80	1:14-760
	100	1-1:18,5-1200
P200, M200	60	1:12-500
	80	1:14-760
	100	1:18,5-1200
P160, M160	60	1:12-500
	80	1:14-760
P120	50	1:9-300
	60	1:12-500
M120, T120	60	1:12-500
	50	1:9-300
P80, M80, T80	40	1:9-190
	50	1:9-300
T40	40	1:9-1:190

Źródło: Standardy techniczne jw.

Standardy techniczne… wskazują również typy rozjazdów, jakie powinny być stosowane w połączeniach banalizacyjnych torów głównych zasadniczych linii dwutorowych i o większej ilości torów.

Tabela 15. Zasady doboru rozjazdów w połączeniach torów głównych zasadniczych

Typ linii	Prędkość w kierunku zwrotnym [km/h]	Skos i promień rozjazdu
P250	100	1-1:18,5-1200
	130	1:26,5-2500
P200, M200	80	1:14-760
	100	1:18,5-1200
P160, M160	60	1:12-500
	80	1:14-760
P120	50	1:9-300
	60	1:12-500
M120, T120	50	1:9-300
	60	1:12-500

Źródło: Standardy techniczne… (jw.)

Niezależnie od podanych wyżej danych, określających w miarę jednoznacznie możliwość zastosowania danego typu rozjazdu, ważne jest zdefiniowanie, czy dany rozjazd będzie należycie wykorzystywany w danym połączeniu torowym. Wpływ na to będą miały następujące czynniki:

- prędkość drogowa dla danego toru;
- typ taboru oraz masa pociągu;
- odległość rozjazdu od miejsca zatrzymania się/rozruchu pociągu.

Z racji tego, iż kwestia techniki wjazdu i hamowania jest czynnikiem zależnym od umiejętności maszynisty, w niniejszym opracowaniu pod uwagę będą brane tylko sytuacje rozruchu pociągu, a więc związane z ruszeniem składu od wskaźnika W4 (oznaczającego miejsce zatrzymania się czoła pociągu przy peronie)/ semafora. W takim przypadku czynnikiem decydującym będzie odległość końca peronu od danego rozjazdu.

Czynnikiem istotnym dla zapewnienia płynności ruchu i wykorzystania parametrów ruchowych danego układu torowego będzie zapewnienie odpowiedniej długości dróg ochronnych. W świetle obowiązujących przepisów, dla prędkości mniejszej i równej 60 km/godz. długość drogi ochronnej wynosi 50 m, zaś dla prędkości większej niż 60 km/godz. – 100 m. Zapewnienie wymaganych dróg ochronnych ma na celu usprawnienie ruchu pociągów, co ma szczególne znaczenie w przypadku stacji i mijanek na liniach jednotorowych; umożliwia tym samym jednoczesność wjazdu pociągów i nie wpływa na dodatkowe perturbacje ruchowe spowodowane na przykład koniecznością zatrzymywania przed semaforem wjazdowym, co ma miejsce w przypadku stacji z urządzeniami mechanicznymi i semaforami ustawionymi bez zachowania dróg ochronnych.

14.4. Usytuowanie peronów na stacjach i dojść do nich

Niezależnie od wcześniejszych wniosków dotyczących budowy peronów na przystankach zlokalizowanych w rejonie skrzyżowań z drogami – pochylić się również należy nad kwestią odpowiedniego usytuowania peronów na stacjach. Ważnym czynnikiem, który należy brać pod uwagę w procesie przebudowy układu torowego i towarzyszącej infrastruktury na stacji jest infrastruktura służąca obsłudze podróżnych, a więc perony, dojścia do nich wraz z elementami małej architektury, takimi jak gabloty, kosze na śmieci, ławki czy wiaty. W tym przypadku musi następować połączenie z jednej strony funkcjonalności, tak aby z jednej strony podróżny nie musiał, w wyniku błędnego zaprojektowania peronów czy dojść do nich, pokonywać dłuższego dystansu pieszo, a z drugiej strony – odpowiedniego estetycznego wyposażenia peronu, tak aby podróżny oczekując na pociąg czuł się i komfortowo, i bezpiecznie.

Obecnie dąży się do standaryzacji tych elementów i wprowadzania stałej wysokości peronów, która w zależności od typu taboru obsługującego daną linię może wynosić 550 lub 760 mm ponad główkę szyny. Większość starych peronów na stacjach małych i średniej wielkości ma wysokość w granicach 300 mm, a często, w praktyce, jeszcze mniej, gdyż w wyniku osiadania gruntu perony się obniżyły. Często są to perony jedno- lub dwukrawędziowe, usytuowane na wąskich międzytorzach, niespełniające aktualnych przepisów w zakresie wymaganych odległości krawędzi bezpieczeństwa czy szerokości tras wolnych od przejścia. Dojścia do takich peronów, w większości przypadków, zorganizowane są jako jednopoziomowe. Często spotkać można sytuację, gdzie występuje kilka dojść: na skraju peronu oraz w centralnej jego części, w bezpośrednim sąsiedztwie budynku dworcowego.

Główne problemy przy modernizacji stacji

Takie rozwiązanie rodzi podczas modernizacji stacji zazwyczaj następujące problemy:

- zbyt wąskie międzytorze dla usytuowania peronu wyspowego o przepisowych wymiarach;
- lokalizacja dojścia na peron na jednym z jego końców wydłuża, czasami nawet o kilkaset metrów, drogę dojścia do budynku dworcowego (problem ten można zauważyć np. na stacjach Szklarska Poręba Górna, Głowno oraz Stryków), jako że niemożliwe jest zaaranżowanie przejścia po środku peronu z racji na jego wysokość.

Jeśli z danych torów muszą korzystać pociągi towarowe, wówczas przejście przez tory musi znajdować się na skraju peronu, by nie zmniejszać długości użytecznej toru. W przypadku gdy na stacji istnieją tory dedykowane odstawianiu pociągów towarowych, a na stacji wcześniej znajdował się peron wyspowy na międzytorzu, z dojściem w poziomie szyn usytuowanym centralnie, wówczas godnym uwagi rozwiązaniem jest usytuowanie na międzytorzu nie jednego peronu wyspowego, lecz dwóch peronów jednokrawędziowych, w układzie naprzemianległym, z dojściem po środku.

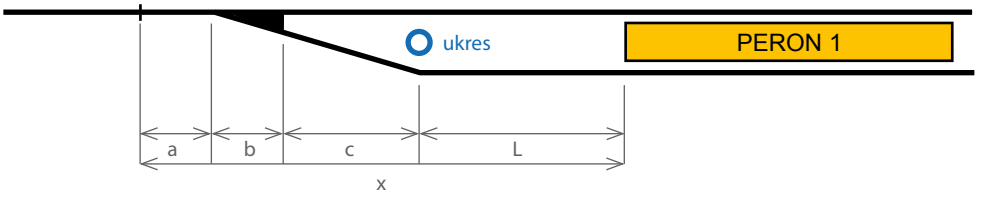
Każdy z takich peronów posiadać musi ogrodzenie zabezpieczające od strony toru, przy którym nie będzie krawędzi peronowej. Jest to w zasadzie jedyny sposób na pogodzenie podwyższenia peronów i pozostawienia przejścia w poziomie szyn w dogodnej lokalizacji w sąsiedztwie budynku stacyjnego. Rozwiązanie analogiczne do prezentowanego jest aktualnie (według stanu na październik 2016 r.) przygotowywane do realizacji na stacji Nieszawa Waganiec i będzie prawdopodobnie wdrożone także na innych stacjach na linii kolejowej nr 18 (Kutno – Piła), modernizowanej na odcinku pomiędzy Kutnem i Toruniem. Warunkiem jego zastosowania jest jednak dostatecznie szerokie międzytorze. W przypadku niewystarczającej szerokości – konieczne jest przeprojektowanie układu torowego- poszerzenie rozstawu osi torów lub, w skrajnym przypadku, likwidacja jednego z torów.

14.5. Analiza trakcyjna jako narzędzie kształtowania układów torowych na stacjach pasażerskich

Poniżej przedstawione zostaną zależności prędkości od drogi dla kilku podstawowych pojazdów trakcyjnych oraz wybranych, często spotykanych zestawień pociągów pasażerskich. Przyjęto dla tych rozważań podstawowy układ torowy – stacja z dwoma torami i peronem wyspowym między nimi. Charakterystyki dotyczyć będą wyjazdu z toru głównego dodatkowego i jazda po rozjeździe z ostrza. Celem tego badania jest przyjęcie pewnych założeń w odniesieniu do kombinacji typów rozjazdów, usytuowania peronów i możliwości uzyskania określonych prędkości. Tym samym wykazane zostanie, że w pewnych przypadkach będzie można zauważyć konieczność ograniczania prędkości pociągów na wyjeździe ze stacji, spowodowane niewłaściwym doborem typu rozjazdu i jego zaniżonymi parametrami. Istnieć będą także przypadki, gdy ze względu na bliskość peronu lub możliwości trakcyjne pojazdu, geometria jest przewymiarowana i jej właściwości nie będą mogły być wykorzystywane. Dla uproszczenia kalkulacji i jej uniwersalnego charakteru przyjęto zerowe pochylenie podłużne toru w rejonie stacji. Taka lub zbliżona wartość występuje zresztą na większości stacji i jej wpływ może być pominięty w obliczeniach. Analiza została wykonana dla 4 pojazdów trakcyjnych, będących dość popularnymi w skali kraju i będącymi przedstawicielami taboru o lepszych właściwościach trakcyjnych. Są to:

- elektryczny zespół trakcyjny EN57 AKM - pojazd trzywagonowy o długości 65 m;
- elektryczny zespół trakcyjny EN75 Flirt – pojazd czterowagonowy o długości 74,3 m;
- spalinowy zespół trakcyjny SA134 – pojazd dwuczłonowy o długości 41,7m;
- lokomotywa elektryczna EP09 wraz ze składem 335 ton brutto (7 wagonów typu Z), co daje łączną długość składu 200 m.

Wykres 10. Schemat usytuowania peronu względem rozjazdu



a - odległość początku rozjazdu od punktu matematycznego
b - odległość końca rozjazdu od punktu matematycznego
c - odległość ukresu od końca rozjazdu
L - długość drogi ochronnej (przyjęto usytuowanie semafora na początku peronu)
x - minimalna odległość początku peronu od początku rozjazdu

Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie powyższego schematu, określone zostały minimalne odległości początku peronu od rozjazdu, będące zmiennymi typu rozjazdu, zmieniającego się w związku z tym usytuowania ukresu oraz dróg ochronnych różnych dla prędkości do i powyżej 60 km/godz. Dla uproszczenia przyjęto miejsce usytuowania semafora w miejscu początku krawędzi peronowej. Poniższa tabela przedstawia minimalne, dopuszczalne usytuowanie peronu względem początku rozjazdu, w zależności od jego typu (długość X).

Tabela 16. Minimalne, dopuszczalne usytuowanie peronu względem początku rozjazdu

typ rozjazdu	V [km/h]	a [m]	b [m]	c [m]	L [m]	X [m]
190-1:9	40	10.523	16.615	17.135	50	94
300-1:9	50	16.615	16.615	17.135	50	100
500-1:12	60	20.797	20.797	24.203	50	116
760-1:14	80	27.108	27.108	25.392	100	180
1200-1:18,5	100	32.409	32.409	36.966	100	202

Źródło: Opracowanie własne

Powyższe dane dotyczą większości sytuacji, gdy droga ochronna odnosi się do miejsca niebezpiecznego, jakim jest ukres, choć odcinek ten mógłby być zmniejszony np. przez zastosowanie żeberka ochronnego lub układu rozjazdów spełniających podobną funkcję.

Na podstawie programu symulującego charakterystykę trakcyjną danego pojazdu szynowego, przeanalizowano zależność prędkości od drogi w ruchu przyspieszonym. Wybrano wartości drogi odpowiadające prędkościom maksymalnym jazdy na skos dla poszczególnych typów rozjazdów, czyli 40, 50, 60, 80 i 100 km/godz. W poniższej tabeli podany został typ pojazdu trakcyjnego oraz wiersze zawierające typ rozjazdu i wynikającą z tego prędkość maksymalną do jazdy na skos. Na przecięciach poszczególnych kolumn i wierszy podane są dane liczbowe w postaci przedziału, dla optymalnej odległości usytuowania peronu w zależności od typu pojazdu trakcyjnego i typu rozjazdu.

Tabela 17. Tabela 5. Zakres preferowanej odległości peronu od początku rozjazdu [m]

typ rozjazdu	V [km/h]	EN57 AKM	EN75 (Flirt)	SA 134	EP09+7 wagonów
190-1:9	40	94-99	94-99	94-105	94-152
300-1:9	50	100-130	100-115	155-196	100-248
500-1:12	60	142-207	116-131	283-325	171-271
760-1:14	80	403-468	189-263	681-723	508-708
1200-1:18,5	100	860-925	411-485	1404-1445	982-1182

Źródło: Opracowanie własne

Wartość niższą stanowi wartość minimalna, przy której dany pojazd trakcyjny osiąga wymaganą prędkość w momencie przejazdu czoła przez początek rozjazdu. Wartość wyższa jest to wartość, przy której koniec pociągu przejeżdża z daną prędkością przez początek rozjazdu. Podstawową i preferowaną wartością będzie wartość niższa (pierwsza). Wartość wyższa może być brana pod uwagę w przypadku dłuższych składów oraz jeśli ma mieć miejsce dynamiczna jazda, czyli jednostajne przyspieszanie do prędkości maksymalnej, bez odcinkowej jazdy przez rozjazd z prędkością stałą (a więc niższą).

Dopasowanie elementów infrastruktury do typu pojazdów na danej linii kolejowej

Analiza dowodzi, że praktycznie brak jest uzasadnienia dla stosowania rozjazdów 1200-1:18,5 odgałęziających tory główne dodatkowe. Parametry tych rozjazdów mogą być wykorzystane tylko w przypadku taboru o dużym przyspieszeniu, przy czym takie rozjazdy można stosować wyłącznie na głowicy rozjazdowej oddalonej od peronu. Dla linii o trakcji spalinowej stosowanie rozjazdów lepszych niż 500-1:12 jest praktycznie nieuzasadnione. Po charakterystyce dla pojazdu SA134 widać wyraźnie, że należy różnicować dobór rozjazdów w zależności od tego, czy głowica jest położona w pobliżu peronu czy w oddaleniu. W takich przypadkach modernizacja stacji i zabudowa rozjazdów o lepszych parametrach dotyczyć będzie tylko głowic bardziej oddalonych od peronów. Pozytywnym przykładem niech będzie aktualny zakres planowanej modernizacji

linii kolejowej nr 201, gdzie w głowicach znajdujących się w sąsiedztwie peronów założono pozostawienie rozjazdu 300-1:9, natomiast na przeciwległych głowicach zabudowano rozjazdy 500-1:12. Przykładem takiego podejścia jest stacja Żukowo Wschodnie.

Ważnym aspektem właściwego zaprojektowania układu torowego, obok właściwego doboru rozjazdów, jest zapewnienie dostatecznej przepustowości. Niestety, układy torowe małych stacji, z jednym torem głównym dodatkowym po jej parzystej lub nieparzystej stronie, stanowią pewnego rodzaju przeszkodę w postaci części jazd kolizyjnych. Remedium na to mogą być stacje z torem głównym dodatkowym pomiędzy torami głównymi zasadniczymi, które rozwiązują szereg problemów. Przykładem takiego rozwiązania będzie stacja Celestynów na linii nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, która niebawem zostanie przebudowana. Głównymi przyczynami zastosowania nietypowego (w polskich warunkach) układu torowego były:

- konieczność skrócenia głowicy rozjazdowej od strony Warszawy;
- wykorzystanie istniejącej kładki nad torami;
- konieczność zachowania dojścia do peronów w pobliżu budynku dworcowego.

Wszystkie te aspekty przemawiały za zastosowaniem układu z torem głównym dodatkowym między torami głównymi zasadniczymi. Niejako przy okazji, wyszedł układ torowy korzystny pod względem ruchowym, zwłaszcza dla stacji strefowej w ruchu aglomeracyjnym, za jaką można uważać Celestynów.

14.6. Podsumowanie

Właściwe projektowanie infrastruktury służącej obsłudze ruchu pasażerskiego to nie tylko dobrze zaprojektowany peron z tzw. elementami małej architektury i wyposażony w system informacji pasażerskiej. To przede wszystkim zadbanie o ergonomię, użyteczność i takie powiązanie z pozostałymi składnikami infrastruktury kolejowej, aby maksymalnie wykorzystać zalety transportu kolejowego. Oczywiście, wszystkie cechy właściwego planowania są do uzyskania w ramach obowiązujących przepisów, jednakże to od projektanta zależy, czy potraktuje dany temat sztampowo, czy zwróci uwagę na szereg czynników towarzyszących, kształtujących dobrą praktykę inżynierską.

Razem możemy więcej. Przemysł Kolejowy wie doskonale, że najważniejszy jest klient, bo to on weryfikuje nasze działania.

railway business forum

15. Prawo a pasażerskie przewozy kolejowe – trudności i wątpliwości

Najważniejsze akty prawne dotyczące pasażerskiego transportu kolejowego

Systemy transportowe (a szerzej logistyczne) składają się z wielu komponentów. W podejściu tradycyjnym[155] można tutaj wymienić infrastrukturę transportową, środki transportu, różnorodne organizacje, zasoby ludzkie oraz uregulowania prawne. Między wszystkimi wskazanymi elementami zachodzą różnorodne zależności, ale to właśnie sfera regulacyjna ma za zadanie, w dużej mierze, podnosić jakość systemu transportowego dla wszystkich interwenientów, m.in. organizatorów, operatorów, pasażerów oraz innych zaangażowanych podmiotów. Każda gałąź oraz rodzaj transportu poza przepisami ogólnymi posiada pewien zasób aktów prawnych regulujących istotne dla niej kwestie. Zestaw uregulowań (ustaw, rozporządzeń i dyrektyw), zarówno krajowych jak i europejskich można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego[156]. Z punktu widzenia kolejowych przewozów pasażerskich szczególnie istotna jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym[157] wraz z Rozporządzeniem 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[158] oraz tzw. IV pakiet kolejowy.

15.1. Zmiany w organizacji publicznego transportu zbiorowego – plany transportowe

Obowiązek opracowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej planów transportowych) regulują wspomniane już wyżej dokumenty: Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenie z 2012 r. Na ich mocy plany transportowe muszą zostać opracowane przez:

- ministerstwo właściwe do spraw transportu;
- samorządy wojewódzkie;
- samorządy powiatów o liczności populacji ponad 80 tysięcy mieszkańców;
- władze miast o liczności populacji powyżej 50 tys.;
- władze związków międzygminnych o liczbie mieszkańców powyżej 80 tysięcy;
- władze związków powiatów o liczności populacji powyżej 120 tysięcy.

Mniejsze jednostki samorządowe nie muszą, lecz mogą sporządzać plany transportowe. Jednakże pomimo braku tego obowiązku, zaspokojenie potrzeb w zakresie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy[159]. Zgodnie z ustawą plan transportowy winien składać się z dwóch części – tekstowej i graficznej. Część tekstowa musi zawierać:

- przedstawienie aktualnie istniejącej sieci połączeń komunikacyjnych;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;

155. J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr., Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
156. http://utk.gov.pl/pl/akty-prawne (30.09.2016).
157. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
158. 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. 2011, nr 5, poz. 13, Akty wykonawcze.
159. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym, Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95.

- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
- Z kolei druga część (graficzna) planu to ilustracja istniejącej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Winna ona zawierać:
- określenie skali w formie liczbowej i liniowej;
- granice administracyjne organizatora uchwalającego plan;
- objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli;
- oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W przypadku obszarów miejskich nie jest wymagane przygotowanie części graficznej planu. Jest to ukłon ustawodawcy w stronę organizatorów komunikacji miejskiej, w której trasy poszczególnych linii komunikacyjnych zmieniają się zazwyczaj bardzo często. Ewentualna konieczność aktualizacji planu transportowego przy każdej zmianie trasy niechybnie prowadziłaby do paraliżu systemów komunikacyjnych w największych ośrodkach.

Bardzo istotnym problemem związanym z użytecznością planu transportowego jest fakt, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jest sformułowana na poziomie ogólności charakterystycznym dla tego typu aktów prawnych, a rozporządzenie Ministra infrastruktury stanowi (z punktu widzenia wykonawcy planu transportowego) niejako kalkę ustawy, nie precyzując ściśle poszczególnych komponentów planu transportowego. Ustawa nie zawiera również wytycznych przygotowania takiego dokumentu.

Ustawodawca stwierdza ponadto, że plany samorządów niższego rzędu muszą być spójne z planami samorządów nadrzędnych. Oznacza to, że plan regionalny (wojewódzki), musi uwzględniać wytyczne zawarte w planie krajowym oraz jest nadrzędny dla planów powiatów i gmin. Nadrzędność planu wojewódzkiego jest również stwierdzona w następujących dokumentach:

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonegorozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym;
- Rozporządzenie Wspólnoty Europejskiej dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego[160] ;
- Ustawa o transporcie drogowym[161] ;
- Ustawa o transporcie kolejowym[162];
- Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenie oddziaływania na środowisko[163].

W ostatnich latach niejednokrotnie zdarzało się, że w momencie tworzenia planów transportowych niższego rzędu nie były jeszcze gotowe – choć były wymagane ustawą – plany transportowe wyższego rzędu. To bez wątpienia, do pewnego stopnia, utrudnia tworzenie koncepcji funkcjonowania transportu publicznego (bo przecież taką funkcję plan transportowy de facto również pełni) na obszarze powiatu czy gminy.

15.2. Plany transportowe – zróżnicowane podejście do zakresu i sposobu przygotowania

Cele planów transportowych

Celem planów transportowych każdego kraju jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do środków transportu publicznego i jego wyboru oraz zmniejszenie udziału transportu indywidualnego zmotoryzowanego na rzecz transportu publicznego, co zarazem przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń powietrza. Istotnym celem jest również umożliwienie korzystania z transportu publicznego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej mo-

160. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r., Parlament Europejski w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
161. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz.U. 2001, nr 125, poz. 1371.
162. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,. Dz.U. 2003, nr 86, poz. 789.
163. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,. Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.

bilności ruchowej. Plany transportowe mają przyczynić się do redukcji zatłoczenia oraz kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury. Plany transportowe wyznaczają linię bądź sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej, na obsługę której organizator publicznego transportu zbiorowego zawiera umowę z operatorem. Od początku 2018 r. tylko w przypadku umów na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej możliwe będzie ubieganie się o refundację ulg ustawowych z budżetu państwa.

Zróżnicowane podejście do planów transportowych

Przyjmowana metodyka opracowania planu w dużej mierze zależy od sposobu wyboru wykonawcy oraz środków finansowych przeznaczonych na wykonanie planu transportowego. Nie bez znaczenia jest też czas, jaki jest przeznaczony na prace nad planem. W praktyce zauważa się dwa rozwiązania stosowane przez samorządy: przetarg nieograniczony albo zlecenie przygotowania planu transportowego jako grantu badawczego.

W pierwszym przypadku konstrukcja warunków zamówienia bywa bardzo różna i właściwie wymusza zastosowanie odpowiedniej metodyki. W praktyce, może odbić się to na jakości przygotowanego planu, bowiem wykonawca w naturalny sposób będzie dążył do spełnienia wymagań ustawowych oraz warunków stawianych przez zamawiającego, przy najmniejszych nakładach finansowych. Jednocześnie, na etapie przygotowywania specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) niezwykle trudno jest precyzyjnie wyrazić wszystkie potrzeby samorządu, bowiem będą one identyfikowane właśnie w procesie opracowywania planu transportowego.

W drugim przypadku należy liczyć się z dłuższym czasem przygotowana planu oraz większym kosztem prowadzonych działań.

Dane zgromadzone w poniższej tabeli pokazują ceny wykonania przykładowych planów transportowych. Wynika z nich, że ceny projektów, w których przygotowanie planu traktowano jako projekt badawczy, są wyższe (patrz np. woj. wielkopolskie, woj. małopolskie). Można stwierdzić także, iż poszczególne samorządy wydają bardzo zróżnicowane kwoty w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Mimo, że specyfika systemu transportu pasażerskiego jest różna w każdej jednostce samorządu terytorialnego, to taka istotna różnica w kwocie wartości zamówienia warta jest przeprowadzenia oddzielnej analizy.

Tabela 18. Kwoty, za które przygotowano przykładowe plany transportowe

Samorząd	Kwota [brutto, zł]
woj. małopolskie	ok. 1 000 000
woj. opolskie	220 170
woj. podkarpackie	169 371
woj. podlaskie	357 930
woj. warmińsko-mazurskie	270 354
woj. wielkopolskie	ok. 1 000 000
woj. zachodniopomorskie	599 994
miasto Częstochowa	85 731
miasto Poznań	powyżej 2 000 000
miasto Gorzów Wlkp.	98 400
miasto Wrocław	157 440
miasto Opole	52 890
pow. gryfiński	66 051
miasto Bielawa	32 421

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Biuletynu Informacji Publicznej

Można wyróżnić kilka zasadniczych sposobów przygotowywania planów transportowych. Bazują one na wykorzystaniu danych wtórnych oraz pierwotnych z badań terenowych. Można również zaobserwować wykorzystanie symulacyjnych modeli ruchowych.

W procesie przygotowywania projektów planów transportowych obserwowano bardzo wiele trudności, sytuacji kontrowersyjnych i wątpliwości. Jest to spowodowane przede wszystkim:

- trudnością interpretacyjną zapisów ustawowych,
- znaczną wagą przygotowanych dokumentów, bowiem plany transportowe stanowią akty prawa miejscowego,
- stosunkowo dużą wrażliwością społeczną, zarówno ze strony pasażerów jak i przewoźników (przede wszystkim autobusowych), co przejawia się dużą aktywnością interesariuszy na etapie konsultacji społecznych.

Błędy w tworzeniu planów transportowych

Należy także zauważyć, że na etapie tworzenia planów transportowych często nie następowała wystarczająca koordynacja horyzontalna i wertykalna prac pomiędzy sąsiadującymi samorządami. Ponadto, samorządy powiatowe oraz gminne niejednokrotnie czekały z rozpoczęciem prac nad swoimi planami do momentu uchwalenia planów wyższego rzędu, co w konsekwencji powodowało skrócenie czasu pracy do kilku miesięcy. Biorąc jednak pod uwagę, że – jak już wcześniej wspomniano – równie częstymi były sytuacje, w których sporządzano plan transportowy niższego rzędu przy braku dokumentu wyższego rzędu, należy stwierdzić, że być może ustawodawca powinien precyzyjnie określić terminy sporządzenia planów transportowych na poszczególnych szczeblach, tak aby plany transportowe na szczeblu gminnym były sporządzane jako ostatnie.

Plany sąsiednich województw częstokroć są ze sobą niespójne zakresowo, co powoduje, że wygląd oferty w kolejowych połączniach wojewódzkich i międzywojewódzkich jest bardzo nieczytelny. Cześć zapisów dotyczących połączeń jest podana w sposób bardzo nieostry, co nie wskazuje z jednej strony, jak będzie wyglądał rynek przewozów kolejowych (a taka jest rola wojewódzkich planów transportowych), z drugiej zaś – dostępność i atrakcyjność oferty w poszczególnych miastach. W większości planów transportowych, w zakresie planowania publicznego transportu zbiorowego od strony prawnej, utrzymano również zapisy umożliwiające pominięcie procedury przetargowej przy wyborze operatora realizującego kolejowy transport wojewódzki i międzywojewódzki. Ta możliwość – bezprzetargowego zawarcia umów, w każdym przypadku, w transporcie kolejowym (wynikająca z zapisów art. 22 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) – jest, co najmniej, dyskusyjna. Z jednej strony, stwarza samorządom wojewódzkim możliwość ochrony przed konkurencją tzw. spółek marszałkowskich, które utworzone w ostatnich latach – niemałym zazwyczaj wysiłkiem finansowym i organizacyjnym – odmieniły wizerunek kolei regionalnej. Z drugiej strony, może blokować rozwój konkurencji również w tych województwach, w których jedynym kolejowym operatorem są Przewozy Regionalne sp. z o.o., a jakość usług jest znacznie gorsza niż tam, gdzie działają spółki „marszałkowskie".

Wiele kontrowersji wzbudziły również próby likwidacji niektórych wojewódzkich połączeń kolejowych, wskazywane w wojewódzkich planach transportowych. Można tutaj wymienić przypadek województwa kujawsko-pomorskiego, które w pierwotnym projekcie panu transportowego podjęło próbę zastąpienia licznych połączeń kolejowych połączeniami autobusowymi – co groziło dalszym wykluczeniem komunikacyjnym m.in. obszaru Borów Tucholskich. Również w województwie wielkopolskim do konsultacji społecznych wyłożono plan zakładający likwidację połączeń w relacji Krzyż Wielkopolski – Piła. W obu przypadkach zrezygnowano z proponowanej likwidacji połączeń kolejowych, ze względu na liczne protesty pasażerów, jak również lokalnych samorządowców i polityków.

Szereg wątpliwości wzbudza kwestia konsekwencji braku uchwalenia planu transportowego w ustawowym terminie. Pierwotnie był nim koniec 2016 r. Obecnie, po nowelizacji Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, termin został przedłużony o rok. Wymienić tu należy przede wszystkim:

- brak możliwości organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie jednostki samorządu terytorialnego;
- brak możliwości zawierania umów z operatorami na realizację przewozów;
- brak możliwości ubiegania się o środki unijne związane z publicznym transportem zbiorowym.

W najgorszym możliwym przypadku mogłoby to oznaczać, że w roku 2018, na niektórych obszarach, publiczny transport zbiorowy przestanie funkcjonować.

15.3. Znaczenie planów transportowych

Plany transportowe mają pryncypialne znacznie dla interwenientów związanych z kolejowymi przewozami pasażerskimi. Dla organizatora – w praktyce właściwego ministra oraz marszałków – plany transportowe umożliwiają odegranie roli twórczej dla kompleksowego systemu połączeń regionalnych i międzyregionalnych. Dodatkowo, poprzez odpowiednie uzgodnienia, można tworzyć relacje międzywojewódzkie, stanowiące uzupełnienie oferty połączeń krajowych. Stanowią one również możliwość uzupełniania połączeń kolejowych połączeniami autobusowymi.

Dla przewoźników kolejowych plany wyznaczają m.in. standardy koniecznego rozwoju taboru oraz wskazują kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w które warto się wpisywać opracowując strategię rozwoju przedsiębiorstwa. Umożliwiają też podpisanie umów długoterminowych, co z punktu widzenia operatorów jest istotne w kontekście m.in. uzyskania przez nich zdolności kredytowej, czy też osiągnięcia stabilnego zysku. Z kolei pasażer dzięki planowi transportowemu ma w założeniu otrzymać spójną ofertę przewozów wojewódzkich, która będzie mogła być integrowana z przewozami autobusowymi.

15.4. Kolejne zmiany – IV pakiet kolejowy

IV pakiet kolejowy stanowi ostatni etap procesu liberalizacji ruchu kolejowego na terenie Unii Europejskiej. Stanowi on kontynuację działań, które doprowadzić mają do stworzenia jednolitego obszaru kolejowego.

Pakiet koncentruje się na 4 głównych celach:

- skutecznych unormowaniach i zezwoleniach;
- efektywności infrastruktury;
- otwarciu rynków przewozów kolejowych w krajach członkowskich;
- wykwalifikowanej kadrze sektora kolejowego.

IV pakiet kolejowy składa się z sześciu wniosków ustawodawczych. Trzy dotyczą aspektów technicznych, takich jak ujednolicenie standardów technicznych, czy wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa na kolei.

Kolejne trzy dotyczą tzw. części politycznej, a więc przede wszystkim otwarcia krajowych rynków przewozów kolejowych na podmioty z zewnątrz, ale także zarządzania sieciami kolejowymi. Pakiet został przyjęty przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu w lutym 2014 r., a filar techniczny w drugim czytaniu, w kwietniu 2016 r.

IV pakiet kolejowy - rewolucja w transporcie pasażerskim?

Wydaje się, że z punktu widzenia pasażera kolei, zwłaszcza część polityczna jest niezwykle istotna. Zgodnie z założeniem, jest to rozwiązanie, które pozwoli korzystać z dobrodziejstw rozwiązań opartych o podejście konkurencyjne oraz takie, które pozwoliłoby spełniać misję publicznego transportu, czyli dostarczenie mobilności wszystkim mieszkańcom Europy. W przypadku przewozów kolejowych doskonale widać, że na pewnych relacjach między dużymi ośrodkami metropolitalnymi na przewozach kolejowych można zarabiać, ze względu na znaczny ruch biznesowy między nimi, zaś połączenia między ośrodkami mniejszymi, czy też w aglomeracjach, są ze względu na swój charakter deficytowe. W tym drugim przypadku – rozwiązania oparte o reguły pełnej konkurencyjności nie mają prawa bytu, zaś likwidacja tych połączeń stanowiłaby inne koszty dla państwa (nie tylko finansowe, lecz również społeczne). Wprowadzenie zasad konkurencji na tych połączeniach nie zniwelowałoby ich deficytowego charakteru. Inną kwestią podlegającą negocjacjom, jest sytuacja pracowników przewoźników. IV pakiet kolejowy zakłada, że podniesienie jakości pasażerskich przewozów kolejowych będzie opierało się na wykwalifikowanej i wysoko zmotywowanej kadrze. Spór wywołuje sytuacja pracowników przewoźników, podczas przejęcia danych relacji przez inne podmioty. Postulowane są tutaj różne możliwości ochrony pracownika w takim przypadku m.in. gwarancja zatrudnienia u nowego operatora oraz utrzymanie dotychczasowych uprawnień zawodowych.

Wreszcie – na razie nie ma we władzach państw członkowskich UE aprobaty co do tworzenia pooli taborowych, które zdejmowałyby z przewoźników ciężar posiadania kosztownych środków transportu. Rozwiązanie oparte o poole taborowe umożliwi, przede wszystkim, otwarcie rynku na podmioty, dla których pozyskanie tabo-

ru byłby niemożliwe lub zbyt ryzykowne, zwłaszcza przy kilkuletniej umowie. Podejście to praktykowane jest skutecznie w przypadku kolejowego transportu towarowego przez duże firmy leasingujące tabor (np. Angel Trains Ltd.). Jednakże w odniesieniu do przewozów pasażerskich powstaje wątpliwość jakie podmioty mogłyby być odpowiedzialne za tworzenie, utrzymywanie i zarządzanie poolami taborowymi. Obecnie w Polsce często właścicielami taboru przeznaczonego do przewozów regionalnych są województwa, które udostępniają go przewoźnikom – można więc mówić o pewnego rodzaju poolach regionalnych (przykładowo niemal wszystkie przewozy na terenie województwa zachodniopomorskiego są wykonywane taborem własnym, udostępnionym Przewozom Regionalnych sp. z o.o., zaś w województwie wielkopolskim tabor użytkowany przez Koleje Wielkoposlkie sp. z.o.o. jest własnością, lub jest leasingowany, przez województwo). Nie wiadomo czy taka sytuacja będzie mogła być utrzymana.

Powyższe kwestie dzielą różnych interwenientów (operatorów, związki zawodowe, dotychczasowych organizatorów itd.) i prawdopodobnie będą jeszcze długo dyskutowane.

Warto także zauważyć, że warunkiem koniecznym liberalizacji rynku przewozów kolejowych (czyli wprowadzenia w życie IV pakietu kolejowego) jest rzetelne tworzenie opisanych wcześniej planów transportowych, które w sposób jednolity pokazywałyby przewoźnikom jak będzie kształtował się rynek.

W perspektywie złożoności powyższych zagadnień, pierwotnie zakładany termin wejścia w życie pakietu – tj. grudzień 2019 r. – można uznać za nierealny. Obecnie przyjmuje się, że najbardziej prawdopodobny będzie rok ok. 2032, przy czym nie brakuje głosów, że pełne wdrożenie IV pakietu nastąpi dopiero po roku 2040.

15.5. Podsumowanie i wnioski

Opisane powyżej uregulowania prawne będą miały znaczny wpływ na to, jak będą wyglądały przewozy kolejowe w Polsce i w Europie w najbliższych latach. Unia Europejska realizuję stałą, prokolejową politykę transportową, co znajduje odzwierciedlenie w regulacjach prawnych i ich projektach. Z punktu widzenia tego, co musi nastąpić w Polsce, aby móc realizować założenia IV pakietu kolejowego i poprawy szeroko rozumianej jakości pasażerskich przewozów kolejowych należy wymienić:

- opracowanie uszczegółowionych wytycznych metodycznych do przygotowania planów transportowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Proponowana metodyka powinna być spójna wertykalnie i horyzontalnie. Należy opracować przede wszystkim uniwersalny zakres kryteriów branych pod uwagę przy kształtowaniu sieci publicznego transportu zbiorowego;
- wyeliminowanie z planów transportowych poziomu ogólności, charakterystycznego dla strategii rozwoju jednostek samorządu terytorialnego;
- oparcie konstrukcji planu na rzeczywistych danych popytowych (obowiązek sporządzania badań preferencji pasażerów, badań napełnień pojazdów oraz badań w gospodarstwach domowych na potrzeby przygotowania planów transportowych);
- wypracowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, które byłyby odpowiedzialne za planowanie i organizowanie publicznego transportu zbiorowego w regionach – należy rozważyć formę prawną takich organizacji (wojewódzkich organizatorów/koordynatorów publicznego transportu zbiorowego);
- wypracowanie procedury ciągłego przeglądu oraz weryfikacji zapisów planów transportowych – zasadnym wydaje się istnienie wersji oficjalnej (uchwalonej) oraz roboczej planu, do której można by zgłaszać uwagi;
- zacieśnienie współpracy samorządów wojewódzkich przy uzgadnianiu planów transportowych, prowadzące do obowiązku łączenia niektórych relacji połączeń kolejowych przekraczających granicę województwa - podejście to stanowiłoby odpowiedź na potrzeby pasażerów mieszkających blisko granic regionów. Organem wskazującym linie kolejowe przekraczające granicę województwa, w przypadku których zachodzi obowiązek łączenia relacji powinien być – np. w drodze rozporządzenia – minister właściwy ds. transportu;
- prowadzenie konsekwentnego działania stymulującego samorządy powiatowe i gminne do uzupełniania oferty transportu kolejowego odpowiednią siatką przewozów autobusowych stanowiących transport dowozowy do kolei.

16. „Klient", nie „pasażer". Jakość kontaktu z podróżnym

16.1. Wprowadzenie

Kontakt z klientem jest jednym z czynników, które w nieoceniony sposób wpływają na obiór funkcjonowania przedsiębiorstwa przez klienta. Jak wiadomo, pierwsze wrażenie robi się tylko raz, a jeśli dodatkowo to pierwsze wrażenie jest niekorzystne, pozostaje ono na długo w pamięci klienta, a przez jego pryzmat dokonywane są późniejsze oceny, które często są podstawą podejmowanych decyzji, choćby związanych z wyborem danej usługi. W związku z tym niezwykle istotne jest, żeby w świadomości klienta pozostał spójny i pozytywny obraz funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Dzięki temu można rozpocząć budowę trwałej relacji z klientem. Kluczem do zbudowania takiej relacji jest sprostanie oczekiwaniom, pozwalające zapewnić mu poczucie pewności otrzymania tego, czego szukał, w formie i czasie dla niego najbardziej odpowiednim oraz za cenę, którą zaakceptował. Jest to równoznaczne z definicjami logistycznej obsługi klienta, którą określa się jako wiele wzajemnie sprzężonych czynności decydujących o satysfakcji klienta przy zakupie produktu (usługi), czyli ostatnim akcie procesu, który zwykle rozpoczyna się złożeniem zamówienia, a kończy dostawą produktu do klienta[164]. Inna definicja mówi o tym, że obsługa klienta to nie tylko czynności przy zakupie ale wszystkie działania mające na celu zaakceptowanie, realizację, dostawę i uregulowanie płatności przez nabywcę oraz wyjaśnienie wszelkich nieścisłości, jakie mogą się pojawić[165].

Przekładając powyższe na rynek usług transportowych, a w szczególności na pasażerskie przewozy kolejowe, można powiedzieć, że obsługa klienta to wszystkie działania koncentrujące się na kontakcie z klientem – pasażerem, na każdym etapie związanym z zakupem przez niego usługi. Oznacza to kontakt zarówno na etapie planowania podróży, zawierania transakcji (zakupu biletu), w trakcie wykonywania podróży, jak i po zakończeniu podróży (np. podczas ewentualnych reklamacji). W związku z tym, poniżej przedstawiono analizę kontaktu z klientem w odniesieniu do każdego z tych etapów. Podstawą przeprowadzonej analizy były dokumenty poszczególnych przewoźników – regulaminy przewozów, dokumenty formalne (ustawy i rozporządzenia), a także doświadczenia własne autora jak i wiedza ekspercka.

16.2. Kontakt z klientem przed transakcją

Kontakt z klientem przed dokonaniem transakcji, tj. przed zakupem biletu, polega w głównej mierze na udzieleniu/udostępnieniu mu informacji. W dobie powszechnej cyfryzacji, informacja jest towarem, który powinien być dostępny szybko, kompleksowo i niezawodnie. W przypadku przewozów kolejowych, obok tradycyjnych źródeł informacji dla pasażera, takich jak np. punkty informacyjne, infolinie, gabloty czy tablice informacyjne na dworcach czy stacjach kolejowych, standardem stały się wszelkiego rodzaju źródła elektroniczne, w tym coraz powszechniejsze, aplikacje przeznaczone na urządzenia mobilne. Dostępne źródła wraz z zakresem informacji są opisane w regulaminach przewozów wszystkich przewoźników.

164. Kempny D., Logistyczna obsługa klienta. PWE, Warszawa 2001.
165. LaLonde B.J., Zinszer P.H., Customer Service: Meaning and Measurement, "National Council of Physical Distribution Management", Chicago, 1976.

Jak wynika z praw pasażera (zapisanych w Ustawie Prawo przewozowe), przewoźnik jest zobowiązany informować pasażerów o przysługujących mu prawach. Wśród nich znajduje się prawo do informacji o:

Ustawowe obowiązki przewoźnika wobec pasażera

- warunkach dotyczących zawarcia umowy przewozu;
- rozkładach jazdy i warunkach odbycia najszybszej i najtańszej podróży;
- dostępności, warunkach dostępu i dostosowania pociągów do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- możliwości i warunkach przewozu rowerów;
- dostępności miejsc siedzących oraz miejsc w kuszetkach i wagonach sypialnych;
- działaniach mogących przerwać lub opóźnić połączenia;
- usługach dostępnych w pociągu;
- procedurach odbioru zagubionego bagażu;
- procedurach wnoszenia skarg i reklamacji.

Praktycznie każdy z przewoźników udostępnia te i inne informacje m.in. w internecie – bezpośrednio na swoich stronach WWW. Opublikowane są tam także regulaminy przewozów, definiujące podstawowe zasady związane ze świadczeniem usług przewozowych.

Wśród informacji przedstawianych na stronach przewoźników, u wszystkich można znaleźć podstawowe informacje, takie jak rozkład jazdy, taryfa przewozowa czy regulaminy przewozów. Wielu przewoźników prezentuje także schematy linii komunikacyjnych, informacje dla osób niepełnosprawnych oraz oferuje wyszukiwarkę połączeń. Nieco rzadziej znajdują się, przydatne dla pasażerów i ułatwiające poszukiwanie informacji, odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, tzw. FAQ (ang. Frequently Asked Questions).

Informacje zawarte na stronach internetowych, poza językiem polskim, dostępne są także w języku obcym (przynajmniej w języku angielskim, choć bywa, że również i niemieckim, rosyjskim czy czeskim – w czeskiej wersji dostępne są strony internetowe Kolei Śląskich i Kolei Dolnośląskich, co ma związek z sukcesywnie rozbudowywaną ofertą połączeń transgranicznych tych operatorów, jak również z funkcjonowaniem rozbudowanej oferty promocyjnych połączeń transgranicznych; co ciekawe, Koleje Śląskie realizują również połączenia transgraniczne na Słowację, ale nie posiadają słowackiej wersji strony WWW). Niechlubnym wyjątkiem są Koleje Wielkopolskie oraz Łódzka Kolej Aglomeracyjna, których strony internetowe dostępne są jedynie w języku polskim[166]. Natomiast pozytywnie wyróżniają się na tle pozostałych przewoźników Koleje Śląskie – poza treścią strony internetowej dostępną w 3 językach (po polsku, czesku i angielsku), zamieszczono także sześciojęzyczne „rozmówki" (polsko-angielsko-niemiecko-hiszpańsko-włosko-rosyjskie) zawierające podstawowe zwroty, wykorzystywane w podróży. Rozwiązanie takie należy do wyjątku i, choć w świecie zdominowanym przez urządzenia mobilne (które bez problemu mogą pełnić rolę tłumacza), nie są niezbędne, to pozytywnie wyróżniają stronę tego przewoźnika[167].

Informacje zawarte na stronach internetowych są tak istotne z powodu praktycznego wyparcia przez to medium tradycyjnych punktów informacyjnych. Ich rolę po części przejął właśnie internet, a po części kasy, czy w końcu Punkty/Biura/Centra Obsługi Klientów (te jednak znajdują się tylko w większych węzłach). Niestety, spowodowało to ograniczenie dostępności informacji dla osób nieużywających internetu, co może pogłębiać ich wykluczenie społeczne.

Zestawienie podsumowujące analizę zawartości stron internetowych każdego z przewoźników kolejowych przedstawiono w poniższej tabeli.

166. https://lka.lodzkie.pl/ (14.09.2016). http://koleje-wielkopolskie.com.pl (14.09.2016).
167. http://kolejeslaskie.com/wp-content/uploads/2016/07/phrasebook-1.pdf (14.09.2016).

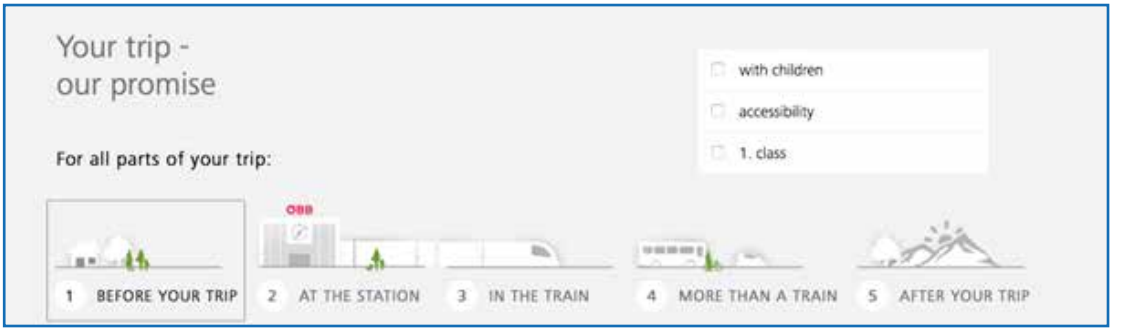
Tabela 19. Zakres informacji dla pasażera dostępny na stronie internetowej przewoźników kolejowych

Zakres informacji dla pasażera zawartych na stronie www operatora	Arriva	Koleje Dolnośląskie	Koleje Małopolskie	Koleje Mazowieckie	Koleje Śląskie	Koleje Wielkopolskie	Łódzka Kolej Aglomeracyjna	PKP Intercity	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	Przewozy Regionalne	Szybka Kolej Miejska w Warszawie	Warszawska Kolej Dojazdowa
Rozkład jazdy	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Wyszukiwarka połączeń	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
Taryfa przewozowa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Schematy linii komunikacyjnych		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
FAQ	●	●		●	●	●				●		●
Regulamin przewozu	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Rozmówki					●							
Informacje o rzeczach znalezionych	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	
Informacje dla osób niepełnosprawnych	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
Tłumaczenie strony w języku obcym	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●
Wersja mobilna strony		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
Strona dostosowana do potrzeb osób słabowidzących	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●

Kropka wskazuje na obecność danego zakresu informacji na stronie operatora. Źródło: Opracowanie własne

Na stronach internetowych polskich przewoźników zdecydowanie brakuje informacji o usługach dostępnych na różnych etapach podróży, także tych usługach niezwiązanych bezpośrednio z przewoźnikiem, ale mających istotny wpływ na plan podróży pasażera. Chodzi tu m.in. o takie informacje jak dostępność miejsc parkingowych, wypożyczalni samochodów, rowerów, sklepów na stacjach (ew. w pobliżu) znajdujących się na trasie poszczególnych linii komunikacyjnych. Dobrą praktykę w tym zakresie można znaleźć na stronach przewoźników niemieckich czy austriackich, jak np. OEBB.

Zdjęcie 7. Fragment strony internetowej z informacjami o dostępności różnych usług na każdym etapie podróży



Źródło: OEBB http://www.oebb.at/en/leistungen-und-services (14.09.2016).

Niewystarczająca dostępność przewoźnika dla pasażera

Poza własnymi stronami internetowymi, przewoźnicy udostępniają także informacje o rozkładach jazdy poprzez różnego rodzaju planery podróży. Tego typu usługę oferuje większość przewoźników, wykorzystując narzędzia dostarczane przez podmioty zewnętrzne jak np. jakdojade.pl, e-podroznik.pl, rozklad-pkp.pl, koleo.pl.

Ponadto, wszyscy przewoźnicy oferują także różnego rodzaju formularze kontaktowe dostępne na stronach internetowych, albo adresy e-mail służące do bezpośredniego kontaktu pasażera z przewoźnikiem. Niestety w wielu przypadkach, w regulaminach przewozów zastrzega się możliwość odpowiedzi jedynie w określonych godzinach np. 7:00-15:00 czy 8:00-16:00, czyli w godzinach, w których czynny jest pion administracyjny. Zastrzeżenia takie znajdują się w regulaminach Arrivy, Kolei Dolnośląskich, Kolei Małopolskich czy Kolei Wielkopolskich. Niektórzy przewoźnicy udzielają odpowiedzi nt. bieżącej oferty również np. za pośrednictwem profili na portalach społecznościowych.

W przypadku infolinii telefonicznych, sytuacja jest zróżnicowana. Część z przewoźników posiada całodobowe infolinie, również w języku angielskim. Niestety są tacy, którzy udostępniają automatyczną infolinię jedynie w języku polskim, zapewniając, że możliwe jest połączenie z anglojęzycznym konsultantem. Szkoda tylko, że aby to zrobić, trzeba przebrnąć przez wybór jednej z wielu różnych, polskojęzycznych opcji w automatycznej infolinii. Część z infolinii działa, podobnie jak w przypadku odpowiedzi e-mailowych, jedynie w określonych godzinach – dotyczy to infolinii Arrivy, Kolei Dolnośląskich, i Kolei Wielkopolskich - nie są one czynne przez całą dobę. Takie ograniczanie godzin funkcjonowania zarówno odpowiedzi na e-mail, jak i infolinii dziwi, tym bardziej, że przewozy realizowane są w znacznie dłuższym przedziale czasu w ciągu dnia. Poza wizerunkowo niekorzystnym efektem, ograniczone godziny funkcjonowania powodują, że takie kanały kontaktu są mało efektywne.

Opisane powyżej wady i zalety w dużym stopniu wpływają na dostępność informacji, a więc na łatwość kontaktu z firmą, co z kolei spływa na postrzeganie jej przez pasażerów.

16.3. Kontakt z klientem w trakcie podróży

Zgodnie z ustawą Prawo Przewozowe[168], za zawarcie umowy, czyli dokonanie transakcji uznaje się nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym. W związku z tym, analizę kontaktu z klientem na tym etapie należy rozpocząć od jakości obsługi podczas zakupu biletów.

Zakupu biletów na przejazdy wykonywane przez każdego z przewoźników kolejowych w Polsce można dokonać na kilka różnych sposobów tj. w kasie biletowej, poprzez stronę internetową przewoźnika, stronę internetową odrębnego podmiotu, aplikację mobilną, telefon komórkowy czy też automat biletowy. Możliwy jest także zakup biletów w pociągu, pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia takiego faktu konduktorowi (za wyjątkiem pociągów PKP Intercity: TLK, IC oraz EIC). W takiej sytuacji doliczana jest dodatkowa opłata przewidziana w taryfikatorze, chyba że zaistniały okoliczności, z powodu których zakup w kasie był niemożliwy (np. w wyniku zamknięcia kasy lub zbyt krótkiego czasu na przesiadkę; opłaty za wystawienie

168. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe art. 16, Dz.U. 1984 Nr 53 poz. 272 .

biletu w pociągu nie pobiera się od osób niepełnosprawnych, a w pociągach PKP Intercity – również od osób powyżej 70. roku życia).

Niestety możliwość zakupu biletu u konduktora w pociągu, która z jednej strony jest sporym ułatwieniem dla pasażera w awaryjnych sytuacjach, jest źródłem nadużyć – zarówno ze strony nieuczciwych pasażerów jak i konduktorów. Co prawa przypadki takie są raczej incydentalne, jednak środki masowego przekazu informują co pewien czas o sytuacjach, w których mimo zgłoszenia konieczności zakupu biletu u konduktora, podczas kontroli biletów przez konduktora próbowano nałożyć na pasażera grzywnę za podróż bez opłaty. Zdarzają się też sytuacje, w których „dodatkowa opłata" za wydanie biletów trafia do kieszeni konduktora, a bilet nie jest wystawiany. Podkreślić jednak należy, że tego rodzaju sytuacje są incydentalne (znacznie powszechniejszy proceder niewystawiania biletów ma miejsce np. w regionalnym transporcie autobusowym). Poza tym należy też podkreślić, że jeśli media nagłaśniają tego rodzaju sytuacje, to przewoźnicy wyciągają surowe konsekwencje wobec nieuczciwych pracowników.

W przypadku wyboru najbardziej tradycyjnej formy zakupu biletów, nie odnotowuje się większych problemów. Obsługa kas jest w większości dobrze przeszkolona i uprzejma (tu należy podkreślić znaczącą poprawę jakości usług w porównaniu choćby z okresem PRL), choć nie są odosobnione zjawiska, w których kasjerzy nie mają pełnej wiedzy nt. ofert, w przypadku sprzedaży biletów na pociąg innego przewoźnika, lub gdy następuje zmiana przewoźnika. Tę kwestię – wprowadzania klienta (zazwyczaj nieświadomie) w błąd przy wystawianiu biletów na pociągi różnych przewoźników – należy uznać za jeden z bardziej istotnych mankamentów obsługi kasowej. Uwagi można mieć również, na niektórych dworcach, do jakości interkomów, przez które obsługa komunikuje się z klientami.

Poprawa jakości komunikatów megafonowych

Informacje w trakcie podróży można uzyskać:

- w punktach obsługi klienta;
- w punktach informacyjnych;
- w kasach biletowych;
- w kioskach informacyjnych;
- w gablotach, tablicach informacyjnych itp.;
- z komunikatów megafonowych;
- od obsługi stacji;
- od załóg pociągów.

W praktyce często obsługa kas biletowych odsyła po uzyskanie informacji do pozostałych źródeł (choć, jak wspomniano, praktycznie całkowitej likwidacji uległy tradycyjne punkty informacji kolejowej). Niestety nie wszystkie z „innych źródeł" są dostępne na wszystkich stacjach, a te, które są, jak np. komunikaty megafonowe, są jednymi z najbardziej problematycznych. Komunikaty te, mimo że ich jakość stopniowo się poprawia (PKP PLK inwestuje w nowe systemy nagłaśniające – dzieje się tak zazwyczaj przy okazji remontów stacji i peronów, ale na wielu stacjach nieremontowanych również, w ostatnich latach, zainstalowano nowe systemy nagłaśniające), są mało wyraźne, przez co często niezrozumiałe. Dodatkowo, jeśli są podawane także w języku obcym, ich zrozumienie, szczególnie dla obcokrajowca jest sztuką samą w sobie. Na taką sytuację wpływ ma wiele czynników jak np. zgiełk i gwar często panujący na dworcach, ale także niewystarczające przygotowanie personelu.

Za informacje głosowe od grudnia 2014 roku odpowiada spółka PKP PLK (wcześniej sytuacja była zróżnicowana: na części stacji zapowiedzi megafonowe prowadziły np. spółki PKP Intercity lub Przewozy Regionalne). Wydaje ona wytyczne do wydawania komunikatów – zawarte są one w dokumencie stanowiącym załącznik do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów[169]. Dokument ten opracowany został przez PKP PLK S.A.

Dla pasażerów znajdujących się już w pociągu, najlepszym źródłem informacji jest załoga tego pociągu. Do niedawna, zanim telefonia komórkowa rozwinęła się technologicznie i stała się powszechnie dostępna, było to również jedyne źródło informacji np. o opóźnieniach. W typowych sytuacjach, jak np. udzielanie informacji o czasie dojazdu, ewentualnych opóźnieniach czy połączeniach skomunikowanych na określonych stacjach, skargi pasażerów są sporadyczne i dotyczą głównie nieodpowiedniej formy udzielenia informacji przez załogi. Najwięcej skarg związanych jest z sytuacjami nieprzewidzianymi jak awarie, wypadki itp. Pasażerowie narzekają wówczas na brak informacji o czasie usunięcia awarii czy możliwych rozwiązaniach. Ponadto, często komu-

169. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładów jazdy pociągów. Załącznik 2.4A.1

nikaty, podawane za pośrednictwem wewnętrznego systemu nagłośnienia, są niezrozumiałe. Przyczyną tego jest głównie niska jakość dźwięku, ale także słabe przygotowanie do roli lektora, załogi pociągu.

Wobec nieustannych kłopotów ze zrozumiałością komunikatów głosowych, czy to na dworcach, czy w pociągach (mimo pewnej poprawy w ostatnich latach, wynikających z wdrożenia części zapowiedzi przez lektora bądź syntezator mowy oraz ujednolicenia treści komunikatów), wciąż konieczna jest poprawa systemu. Ponadto warto rozważyć możliwość wprowadzenia na szerszą skalę równoległych komunikatów wizualnych o tej samej treści. Podobne rozwiązania funkcjonują często w pojazdach publicznego transportu miejskiego. Poza samą poprawą efektywności przekazywanej informacji, poprawie uległaby dostępność informacji dla osób niedosłyszących.

16.4. Pomoc niepełnosprawnym

Każdy z krajowych przewoźników kolejowych deklaruje, w regulaminie swoich przewozów, nieodpłatną pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu do/z pociągu osobom niepełnosprawnym. Jest ona uwarunkowana powiadomieniem o takiej potrzebnie, przynajmniej na 48 godzin przed zamierzonym terminem podroży. Jednakże przewoźnicy zapewniają, że w razie braku takiego zawiadomienia, podejmą wszelkie racjonalne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, by osoba niepełnosprawna oraz osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła odbyć podróż. Powyższe zapisy, znajdujące się w regulaminach przewozów, wynikają bezpośrednio z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego narzucającego obowiązki w zakresie pomocy w podróży osobom niepełnosprawnym. Pomoc definiowana jest w tym rozporządzeniu jako wszelkie, racjonalne, starania w celu zaoferowania pomocy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, aby umożliwić jej dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy poziom niepełnosprawności ruchowej utrudnia powyższej osobie samodzielne i bezpieczne korzystanie z takich usług[170].

Niestety, teoria nie zawsze idzie w parze z praktyką. Liczne skargi na przewoźników w zakresie braku odpowiedniej pomocy niepełnosprawnym spowodowały wszczęcie kontroli przez UTK. Co jest niepokojące, skargi dotyczą nie tylko przewoźników dysponujących starym taborem, ale także posiadających nowoczesne składy, z niską podłogą, całkowicie dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Urząd wszczął także postępowanie administracyjne w stosunku do PKP Intercity wobec naruszenia przez spółkę przepisów w przedmiotowym zakresie. Skargi nie dotyczą tylko taboru, ale także obsługi. Przykładowo, opisana w „Gazecie Wrocławskiej"[171] absurdalna sytuacja, w której niepełnosprawny, chcący zakupić bilet w pociągu Pendolino został obciążony dodatkową opłatą za zakup biletu w pociągu. Przewoźnik tłumaczył, że niepełnosprawny nie korzystał z wózka inwalidzkiego, dlatego została naliczona kara. UTK wskazał jednoznacznie, że osobami niepełnosprawnymi lub o ograniczonej sprawności ruchowej są osoby, których możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiejkolwiek niepełnosprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niepełnosprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności lub na skutek wieku i których sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takich osób.

Po interwencji prasy oraz UTK, pasażer nie został obciążony karą, natomiast dziwi podejście przewoźnika, który nawet w swoim regulaminie przewozów osób ma zapisaną wyżej przytoczoną definicję osoby niepełnosprawnej. W tym przypadku sprawa została rozwiązana, natomiast problem nieodpowiedniego podejścia do pasażerów pozostaje. W regulaminach i innych dokumentach nie da się przewidzieć każdej sytuacji, stąd też wskazane jest elastyczne podejście załóg pokładowych do danej sytuacji.

16.5. Zmiana umowy przewozu

Zgodnie z prawami pasażerów, każdy przewoźnik umożliwia zmianę umowy przewozu lub odstąpienie od niej przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu.

170. Rozporządzenie (WE) NR 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Art.23 i 24 (Dz.U.UE L z dnia 3 grudnia 2007 r.).
171. http://www.gazetawroclawska.pl/artykul/3862901,niepelnosprawny-pasazer-nie-zaplaci-kary-ale-dla-pkp-inwalida-to-wciaz-tylko-ten-kto-ma-wozek,id,t.html (14.09.2016).

Zmiana umowy przewozu, zgodnie z prawem przewozowym, może dotyczyć terminu odjazdu, miejscowości przeznaczenia oraz klasy środka transportowego. Do tego zestawu przewoźnicy w swoich regulaminach często dodają wysokość ulgi. Każde takie udogodnienie dla pasażera jest korzystne, pod warunkiem, że w ślad za zapisami w regulaminach idzie sprawna ich realizacja. Niestety w praktyce sytuacja wygląda różnie. Problemy ze zmianą umowy bywają nawet w przewozach IC, szczególnie gdy bilet został zakupiony za pośrednictwem innego kanału dystrybucji (np. poprzez internet), a zamiana umowy innego (np. w COKu).

16.6. Opóźnienia

O wszelkich opóźnieniach oraz szacowanym czasie odjazdu i przyjazdu pasażer powinien być informowany, jak tylko informacje te będą dostępne. Ponadto w przypadku większego opóźnienia, trwającego dłużej niż 1 godzinę, powinny zostać bezpłatnie zapewnione posiłki i napoje, a w razie potrzeby: również zakwaterowanie oraz transport do i z miejsca zakwaterowania. Choć przewoźnicy zapewniają o takiej możliwości, to w praktyce nocleg najczęściej okazuje się niekonieczny i tego typu rekompensaty praktycznie nie zdarzają się na polskiej kolei.

W przypadku unieruchomienia pociągu na trasie zostanie udostępniony transport z pociągu do stacji kolejowej lub miejsca przeznaczenia (w miarę fizycznych możliwości). W opisanych sytuacjach, pasażerowie najczęściej zwracają uwagę na brak, ewentualnie na późno udzielaną i niepełną informację.

16.7. Kontakt z klientem po zrealizowaniu podróży

Mało rozwinięte programy lojalnościowe

Kontakt z klientem po wykonaniu podróży polega na budowaniu z nim więzi np. poprzez trwały kontakt i programy lojalnościowe oraz odpowiedzi na ewentualne roszczenia o odszkodowania, reklamacje itp. W przypadku programów lojalnościowych, w Polsce przewoźnicy kolejowi mają niewiele do zaoferowania. W zasadzie jedynie przewoźnicy regionalni oferują dostęp do takich programów, choć zazwyczaj są to programy zorganizowane przez organizatorów miejskiego transportu publicznego.

Warto wskazać, że w zasadzie nie stoi nic na przeszkodzie, żeby przewoźnicy kolejowi skorzystali choćby z przykładu programu lojalnościowego, jaki zorganizował poznański Zarządu Transportu Miejskiego. Założenia tego programu mogłyby zostać przeniesione na grunt kolejowy. Niestety nawet w przypadku przewoźnika krajowego (PKP Intercity), pojawiają się jedynie sygnały o planach wprowadzenia takiego programu, ale szczegółów brak.

16.8. Reklamacje i odszkodowania

W sytuacji składania skargi czy też reklamacji przez pasażera, przewoźnik ma przed sobą spore wyzwanie – powinien spróbować zmienić postawę klienta wobec firmy i usługi. Jest to zadanie trudne, wymagające odpowiednich umiejętności od pracowników. Wysoko wykwalifikowany personel powinien spróbować wykorzystać zaistniałą, jakby się mogło zdawać, negatywną sytuację na rzecz rozwoju przedsiębiorstwa. Pasażer, wskazując błędy, dostarcza wartościowych informacji na temat słabych punktów działalności. Dzięki uwagom klienta, firma może szybko reagować i wprowadzać pozytywne zmiany. Przekonanie, które często towarzyszy wielu przedsiębiorcom, nie tylko przewoźnikom kolejowym, że jeśli utrudnione zostanie składanie reklamacji, będzie mniej drobnych przypadków, którymi nie trzeba będzie się zajmować jest błędne. Przedsiębiorstwa korzystające z uwag klientów, czerpiące z nich naukę, zachęcają wręcz ich do składania uwag i zapewniają, że chętnie zajmą się wszelkimi skargami. Łatwo dostępna jednostka przedsiębiorstwa odpowiedzialna za kontakt z klientami jest w stanie zatrzymać przy sobie do 10% klientów więcej niż podobne firmy, które w ten sposób nie ułatwiają składania skarg[172]. W przypadku przewoźników kolejowych, każdy z nich zobowiązany jest do publikowania danych kontaktowych swoich jednostek odpowiedzialnych za rozpatrywanie reklamacji, skarg i zażaleń. Jednakże warto zaznaczyć, że wielu z przewoźników wykonało krok do przodu i nie poprzestało na wymuszonym

172. Wanagos M., Skargi i reklamacje – jak utrzymać klienta? Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, nr 65, 2010.

prawem rozpatrywaniu reklamacji. Wiele przedsiębiorstw prowadzi swoje profile na portalach społecznościowych monitorując i reagując na skargi swoich klientów. Bo nawet, jeśli klienci nie skarżą się oficjalną drogą, nie musi to oznaczać, że są w pełni zadowoleni z usług. Niezadowoleni klienci często wylewają swoje żale, ale w rozmowach prywatnych: znajomym, kolegom z pracy czy też poprzez aktywność na portalach społecznościowych.

Reklamacje i odszkodowania w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich są jasno zdefiniowane w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007, dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym[173]. Zgodnie z jego zapisami, w przypadku spodziewanego opóźnienia przyjazdu pociągu do miejsca docelowego większego niż 60 minut, przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia jednej z następujących możliwości:

- zwrotu pełnej ceny biletu – przy przerwaniu podroży – oraz (w razie potrzeby) podroży powrotnej do miejsca rozpoczęcia podroży;
- kontynuowania podroży lub zmiany trasy do miejsca przeznaczenia w najbliższym możliwym terminie;
- zmiany rezerwacji podroży do miejsca przeznaczenia na późniejszy dogodny termin.

Ponadto w przypadku opóźnienia przyjazdu pociągów dalekobieżnych do miejsca przeznaczenia wynoszącego więcej 60 minut ale mniej niż 120, przysługuje pasażerowi prawo do odszkodowania w wysokości 25% ceny biletu. Jeśli opóźnienie jest dłuższe niż 2 godziny należne odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu. Wypłata odszkodowania powinna nastąpić w ciągu miesiąca od złożenia reklamacji, w formie kuponów lub gotówki (na życzenie). Odszkodowanie jest wypłacane, jeżeli jego wartość wyniesie co najmniej 4 euro, przy czym w przypadku takich biletów, jak InterRail, Eurail oraz biletów okresowych obowiązują specjalne zasady.

Odpowiedzi na reklamacje i ewentualne wypłaty odszkodowań, związanych z opóźnieniami, dzięki jasnym wytycznym nie są problematyczne dla klientów. Od kilku lat nastąpiła wyraźna poprawa na tym polu obsługi klienta. Z regulaminów wielu przewoźników zniknęły zapisy wyłączające ich odpowiedzialność za spóźnienia czy odwołania pociągów.

W przypadku mniej jednoznacznych sytuacji, np. związanych z brakiem zachowania odpowiednich standardów (czystość toalet, przedziałów, odpowiedni strój załogi, brak działającej wentylacji, nagłośnienia, oświetlenia itp.) przewoźnicy mają wciąż sporo do poprawy, szczególnie w starszych typach wagonów i pojazdów. Przewoźnicy powinni przykładać szczególną staranność do kwestii czystości w pociągach, dbać o zapewnienie odpowiednich warunków przewozu, w razie ich niespełnienia pasażerowie mogą domagać się na drodze cywilno-prawnej odszkodowania za nienależyte wykonanie umowy (np. złe warunki higieniczne). Ponadto prezes UTK posiada uprawnienia do nakładania kar finansowych na spółki. Jeżeli, po wykryciu nieprawidłowości, przewoźnik nie dostosuje się do nakazu ich usunięcia, prezes UTK może nałożyć karę w wysokości do 5 tys. euro za każdy dzień zwłoki. Niestety mimo tego ustawowego zabezpieczenia praw pasażerów, poziom higieny pozostawia często wiele do życzenia.

16.9. Podsumowanie

Jakość kontaktu z pasażerem - do poprawki

Jakość obsługi klienta na kolei uległa znacznej poprawie w ciągu ostatnich lat. Niewątpliwie przyczyniły się do tego m.in kontrole i kary nakładane przez UTK oraz, może w nieco mniejszym stopniu, możliwość nieskrępowanego wyrażania opinii klientów w internecie (np. w serwisach społecznościowych). Nie oznacza to jednak, że sytuacja jest idealna. Poprawy i ciągłego doskonalenia wymaga sfera bezpośredniej relacji drużyn konduktorskich czy obsługi stacji z pasażerem. Oczywiście inaczej wygląda sytuacja w przewozach krajowych najwyższej kategorii (EIC Premium), a inaczej w pociągach innych przewoźników. Szczególnie w tych drugich stan obecny wymaga większej atencji do szkolenia pracowników z tzw. umiejętności miękkich. Zdecydowanej poprawy wymaga natomiast system informacji - przede wszystkim głosowej - zarówno na dworcach, jak i w wagonach.

Na koniec należy podkreślić, że mimo widocznej poprawy na wielu płaszczyznach kontaktu z klientem, konieczne jest ciągłe doskonalenie i poprawa ewentualnych błędów. Dlatego tak istotne jest pozyskiwanie od pasażerów informacji – nawet w postaci skarg i zażaleń. Dzięki temu możliwe, a wręcz konieczne jest wyciąganie wniosków na przyszłość.

173. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, art. 17.

17. Turystyka kolejowa i dziedzictwo kultury technicznej

17.1. Zasoby dziedzictwa techniki transportu kolejowego oraz potencjał jego zagospodarowania

Szczególne miejsce w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich stanowią przewozy związane z obsługą ruchu turystycznego. Relacje transportu z turystyką pozostają bardzo bliskie od samego początku upowszechnienia się kolei jako publicznie dostępnego środka komunikacji. Dobra sieć połączeń kolejowych (krajowych i międzynarodowych) stanowi o sile ośrodków turystycznych i zapewnia sprawną obsługę obszarów recepcji turystycznej.

Trudno dziś mówić o konkurencyjności regionów bez dotykania problemu dostępności transportowej, zwłaszcza w kontekście zmniejszania się faktycznej odległości wobec odległości czasowej. Badacze zajmujący się turystyką jej związki z komunikacją i ich różnorodność omawiali w swoich pracach (m.in. Derek Hall i David Hallsall) wskazując, zazwyczaj, na cztery podstawowe funkcje transportu w gospodarce turystycznej[174]:

- połączenie obszaru źródłowego (rynku zbytu) z obszarem docelowym turystyki;
- zapewnienie mobilności i dostępności transportowej w obrębie obszaru turystycznego;
- zapewnienie mobilności i dostępności transportowej konkretnej atrakcji turystycznej;
- podróż trasą rekreacyjną, która stanowi główne doświadczenie turystyczne.

Termin turystyki kolejowej jest dzisiaj w Polsce bardzo popularny, choć czasem nieumiejętnie stosowany. Należy ona do szeroko pojmowanego nurtu turystyki poprzemysłowej, której podstawowe walory stanowią obiekty dziedzictwa kultury technicznej. Pierwsze koleje turystyczne powstawały w latach pięćdziesiątych XX w. w Wielkiej Brytanii i stanowiły odpowiedź na rodzące się zjawisko nostalgii za starą techniką. Koleje wąskotorowe, parowozy i inne pojazdy starszej generacji sukcesywnie ustępowały miejsca bardziej zaawansowanym technicznie rozwiązaniom, co jest naturalnym skutkiem postępu technologicznego.

Początki turystyki kolejowej

Skuteczną próbą okazało się odszukanie dla „starych" kolei innego zastosowania, co zaowocowało inauguracją ruchu na kolejach muzealnych (ang. heritage railways) Tallyllynn Railway oraz Ffestiniog Railway. Grupy pasjonatów kolejnictwa, zrzeszone wokół inicjatyw związanych z uruchamianiem dla potrzeb turystów całych systemów kolei, znalazły szybko wielu naśladowców w Europie Zachodniej, a później również na całym świecie. W Polsce turystyka kolejowa zaczęła raczkować de facto już w okresie PRL. Za pierwsze „produkty turystyki kolejowej" należy uznać sieć kolei wąskotorowej w Żninie na Pałukach oraz w Sochaczewie na Mazowszu, gdzie decyzja o zawieszeniu regularnych przewozów pasażerskich była powiązana z decyzją o utworzeniu muzeów kolei wąskotorowych i uruchomieniu przewozów turystycznych. Muzeum w Wenecji k. Żnina zostało otwarte w 1972 r. (w 1976 r. na sieci kolei żnińskiej uruchomiono przewozy turystyczne), a w Sochaczewie w 1986 r.

Podróże kolejami nazywanymi w Polsce „retro" tworzyły często główne doświadczenie turystyczne, z czasem wrastając w lokalny krajobraz kulturowy i stając się nie tylko atrakcją w rodzaju wesołego miasteczka, ale – jak na przykład w Górach Harzu (Niemcy) – zapewniały atrakcyjną formę transportu w obrębie całego obszaru recepcji turystycznej, będąc kręgosłupem lokalnego bądź regionalnego produktu, czy pakietu produktów turystycznych.

174. Hall D.R., 1999, Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues, Journal of Transport Geography, 7, s. 181–188l Hallsall D. A., 2001, Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn – Medemblik, Journal of Transport Geography, 9, s. 151–160.

Wspólnym mianownikiem gospodarki turystycznej ukształtowanej na kanwie heritage railways jest ich związek z dziedzictwem kultury technicznej transportu szynowego[175]. Mniej lub bardziej eksponowany wątek historyczny, stanowi podstawowy walor inicjujący zainteresowanie daną atrakcją jako formą turystyki kolejowej. Biorąc pod uwagę powyższe, można przyjąć, że turystyka kolejowa[176] to całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżowaniem kolejami turystycznymi, zwiedzaniem muzeów, skansenów i pozostałych obiektów kolejowych zagospodarowanych na cele turystyczne lub udostępnionych publicznie oraz udziałem w imprezach kolejowych.

Potencjał Polski do uprawiania turystyki kolejowej jest wyjątkowy na tle pozostałych państw europejskich. System kolejowy został złożony z trzech różnych podsystemów (pruskiego, austriackiego i rosyjskiego), które charakteryzowały się odmienną architekturą, rozwiązaniami inżynierskimi oraz estetyką. Sam przebieg linii kolejowych względem otaczającego świata i wpasowanie w środowisko przyrodnicze wskazuje na pochodzenie danej linii. Dwa okresy ujednolicania krajowego systemu kolei, przypadające na lata międzywojenne oraz na czasy PRL, również odcisnęły bardzo wyraźne piętno na obliczu polskiego kolejnictwa. Zwłaszcza czasy socjalistycznej, centralnie planowanej gospodarki oraz ówczesne realia geopolityczne poskutkowały, dość dużym, zapóźnieniem technologicznym względem pozostałych krajów Europy Środkowej. Jedną z wielu konsekwencji była bardzo długa eksploatacja dużej liczby parowozów (do początku lat 90. XX w.), liczne sieci kolei wąskotorowych, zasadniczo niezmodernizowane obiekty architektury kolejowej oraz stosunkowo dobry stan zachowania elementów systemu kolejowego – posiadających już walory zabytku.

17.2. Modele funkcjonowania turystyki kolejowej i placówek muzealnych

Atrakcje turystyki kolejowej można sklasyfikować w trzech głównych kategoriach:

- koleje turystyczne (odpowiednik wspomnianych heritage railways);
- skanseny i muzea kolejowe;
- imprezy i wydarzenia turystyczne.

Najwyższą formą organizacyjną atrakcji turystyki kolejowej jest czynna linia (lub sieć) kolejowa przeznaczona do wykonywania przewozów turystycznych. Linie funkcjonalnie (a czasem także technicznie) wyodrębnione przypominają z reguły miniatury krajowego systemu kolei. Posiadają własne pojazdy, niezależną infrastrukturę, kadry oraz zaplecze techniczne. Oznacza to również – niestety – że borykają się z podobnymi problemami jak podmioty operujące w znacznie większej skali. W sezonie 2016 czynnych było łącznie 25 sieci kolei turystycznych.

Obecna struktura społeczno-ekonomiczno-techniczna poszczególnych systemów kolei wąskotorowych wynika w dużej mierze z procesu historycznego przejmowania majątku. Wyłączywszy nieliczne przypadki kolei parkowych (zbudowanych tylko dla celów rozrywkowych, pełniących rolę zbliżoną do wesołego miasteczka), koleje o genezie linii publicznych lub przemysłowych przeszły, wymuszoną zmianami ustrojowymi, transformację. Musiały sprostać wymaganiom stawianym przez współczesną turystykę, gdyż nierzadko nie było dla nich alternatywy innej niż fizyczna likwidacja.

Bogactwo kolei wąskotorowych w Polsce

Polska jest krajem o jednym z największych nasyceń sieciami kolei wąskotorowych – w ciągu sezonu ruch prowadziły aż 23 koleje o rozstawie toru mniejszym niż 1435 mm, z czego tylko na jednej spośród nich (Pleszewska Kolej Lokalna) rozkład przewidywał kursowanie przez cały rok. Zasadniczo koleje wąskotorowe kursują rozkładowo od początku maja do końca września, z największym natężeniem przewozów przypadającym na okres letnich wakacji szkolnych.

Uboższy jest rynek funkcjonalnie wyodrębnionych linii kolejowych normalnotorowych wykorzystywanych wyłącznie do turystyki – choć w ostatnim czasie należy odnotować pozytywne ruchy w tym zakresie.

175. Ciechański A., Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej, s. 81–104, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa-Rzeszów, 2005.
176. Bebenow F., Turystyka kolejowa w Polsce, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2015.

Zdjęcie 8. Parowóz Ol49-59 z pociągiem specjalnym na nieistniejącej już linii Gorzów Wlkp. - Świątki (Myślibórz), 19 kwietnia 2009 r.

Źródło: Własne

Szczególnie ciekawym przypadkiem w tym względzie jest Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza, powstałe w 2001 r. celem ratowania kolei wąskotorowych wyłączonych ze struktur przez PKP (w 2001 r. zapadła decyzja o likwidacji Dyrekcji Kolei Dojazdowych PKP). W kolejnych latach SKPL przejęło również zarządzanie kilkoma liniami normalnotorowymi znaczenia lokalnego, pierwotnie głównie z założeniem obsługi ruchu towarowego, ale obecnie – również pasażerskiego o charakterze turystycznym. Linia kolejowa Lipusz – Bytów (woj. pomorskie) zarządzana przez SKPL służy głównie do obsługi towarowej bocznic położonych przy trasie, a prowadzony ruch pasażerski ma charakter dopełniający. W 2016 r. po raz pierwszy zostały uruchomione pociągi turystyczne SKPL na tej trasie. Pociągi kursowały w weekendy, od początku lipca do końca września. W przypadku linii Kętrzyn – Węgorzewo (również obsługiwanej przez SKPL) dominuje funkcja pasażerska, a położenie w sąsiedztwie Wilczego Szańca i otoczenie mazurskich jezior skłoniło operatora do uruchamiania pociągów codziennie w okresie letnich wakacji szkolnych oraz dodatkowo w weekendy września.

Linie kolejowe z przewagą ruchu turystycznego

Oprócz tego, kilka innych linii normalnotorowych w Polsce należy uznać za „quasi-turystyczne", gdyż pociągi kursują na nich obecnie, również, wyłącznie w sezonie turystycznym. Różnica pomiędzy liniami obsługiwanymi przez SKPL jest jednak taka, że w tym przypadku mowa jest o przewozach o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych i dofinansowywanych przez resort infrastruktury (w przypadku połączeń PKP Intercity) bądź samorządy wojewódzkie (w przypadku przewoźników regionalnych). Linie te obsługiwane są przez przewoźników regularnych, a przewozy mają charakter rozszerzenia oferty całorocznej. Nie są to zatem heritage railways w rozumieniu dosłownym, natomiast połączenia te mają ścisły związek z obsługą ruchu turystycznego. Mowa tu o następujących połączeniach: Słupsk – Ustka, Lębork – Łeba, Koszalin/Mścice – Mielno Koszalińskie, Białystok – Waliły, Chełm – Włodawa, Zagórz/Komańcza – Łupków, Sędzisław – Jelenia Góra – Trutnov (Czechy), Nysa/Nowy Świętów – Głuchołazy Miasto. Na liniach tych zawieszono całoroczny ruch pociągów, ale utrzymano (bądź reaktywowano) ruch w sezonie turystycznym. Na szczególną uwagę zasługuje połączenie do czeskiego Trutnova, gdzie przewozy (przez nowo wytyczoną granicę Lubawka – Kralovec) zawieszono w 1945 r., a w 2008 r. nastąpiła ich reaktywacja.

Ze względu na terminy kursowania, charakter prowadzonych przewozów oraz zakres oferty można wyróżnić dwa podstawowe modele funkcjonowania kolei turystycznych:

- Koleje kursujące wewnątrz obszarów turystycznych, zapewniające regularne połączenia w ciągu całego sezonu (z reguły letniego);
- Koleje kursujące poza ścisłymi centrami zainteresowania turystów, kursujące w wybrane dni tygodnia (zazwyczaj tylko w weekendy).

Konsekwencją zróżnicowania rynków zbytu, na których operują poszczególne koleje jest specyfika ich rozkładów jazdy oraz skierowanej do klienta oferty. Koleje wąskotorowe kursujące codziennie w trakcie wakacji

Zdjęcie 9. Parowóz Ol49-69 z pociągiem „Costerina" relacji Gdynia Główna - Kościerzyna w miejscowości Krzeszna, 15 lipca 2007 r.

Źródło: Własne

(m.in. Nadmorska, Żuławska, Żnińska oraz Bieszczadzka) są nakierowane na turystów odwiedzających inne atrakcje, pełniąc rolę komplementarną i komunikacyjną. Stawiają one nacisk na jak największą liczbę połączeń w ciągu doby, tak by zaspokoić jak najwięcej potrzeb przewozowych.

W przypadku kolei kursujących wyłącznie w weekendy, ważne jest zapewnienie klientowi maksymalnie zaplanowanego programu dnia. Produktem turystycznym jest w tym przypadku cały wachlarz atrakcji, począwszy od przejażdżki pociągiem, skończywszy na zorganizowanym pikniku lub ognisku. Przejazd koleją turystyczną stanowi rodzaj spektaklu, na który podróżny wykupuje bilet i chce się w nim znajdować, a często także na swój sposób aktywnie uczestniczyć. Taka wycieczka trwa zazwyczaj kilka godzin – w przeciwieństwie do wspomnianych wcześniej kolei pełniących głównie funkcję komunikacyjną, gdzie pojedynczy przejazd najczęściej nie trwa dłużej niż kilkadziesiąt minut.

Koleje turystyczne różnią się też pod względem organizacyjnym. Ze względu na podmiot prowadzący działalność można wydzielić koleje:

- Prowadzone przez organizacje pozarządowe w ramach działalności statutowej lub działalności pożytku publicznego;
- Prowadzone przez samorządy terytorialne, w tym ich jednostki budżetowe, bądź spółki samorządów oraz powołane przez nie instytucje kultury,;
- Inne, w tym przedsiębiorstwa (np. jednoosobowa działalność gospodarcza).

Samorządy wspierające turystykę kolejową

Każdy z wyróżnionych typów systemów organizacyjnych posiada zestaw wad i zalet, które rzutują na całokształt działalności. Właścicielem większości linii kolejowych dedykowanych turystyce są samorządy lokalne, w kilku przypadkach pełniąc także funkcję operatorów. Samorządy posiadają najwięcej narzędzi (przede wszystkim budżetowych) do sprawnego zarządzania kolejami, choć niestety nie jest to regułą, a potencjał wielokrotnie bywa, po prostu, marnowany. Największą wydajność pracy oraz liczne korzyści płynące z zaangażowania społecznego prezentują koleje zarządzane przez fundacje i stowarzyszenia, ale muszą się one liczyć z możliwymi tarciami na linii operator – właściciel obiektów (najczęściej są nimi gmina lub powiat) oraz permanentnym brakiem środków na finansowanie działalności. Chlubne wyjątki w tej dziedzinie stanowią nieliczne samorządy przekazujące duże nakłady na działalność stowarzyszeniom. W minionym roku Powiat Średzki dofinansował majątek Średzkiej Kolei Powiatowej powierzając realizację zadań z zakresu naprawy infrastruktury i pojazdów (w tym parowozu!) lokalnemu stowarzyszeniu – Towarzystwu Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana". Śląskie samorządy finansują z kolei (co roku) naprawę główną przynajmniej jednego wagonu lub lokomotywy, które wykorzystywane są przez Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych z Bytomia. Bez wątpienia ten mieszany model zarządzania – zapewniający z jednej strony stabilność budżetu, a z drugiej zacięcie i pasję do działania u operatora – spisuje się najlepiej.

Tabela 20. Funkcjonalnie wyodrębnione linie kolejowe, na których dominują przewozy turystyki kolejowej (2016)

Lp.	Kolej	Linie kolejowe	Szerokość toru	Zarządca kolei
1	Bieszczadzka Kolej Leśna	Balnica – Przysłup	750 mm	Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej
2	Ełcka Kolej Wąskotorowa	Ełk – Sypitki	750 mm	Muzeum Historyczne w Ełku
3	Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	Bytom – Miasteczko Śląskie	785 mm	Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych
4	Kaliska Kolej Dojazdowa	Zbiersk – Petryki	750 mm	Grupa SKPL
5	Kolej Parkowa „Maltanka"	Maltanka – Zwierzyniec	600 mm	MPK Poznań sp. z o. o.
6	Kolej w Bytowie	Bytów – Lipusz	1 435 mm	Grupa SKPL
7	Kolej w Węgorzewie	Węgorzewo – Kętrzyn	1 435 mm	Grupa SKPL
8	Kolej Wąskotorowa Rogów-Rawa-Biała	Rogów – Biała Rawska	750 mm	Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych
9	Koszalińska Kolej Wąskotorowa	Koszalin – Rosnowo	1 000 mm	Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki
10	Krośnicka Kolej Wąskotorowa	Pętla wokół parku w Krośnicach-Wierzchowicach	750 mm	Dariusz Michałowski Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej
11	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	Gryfice – Pogorzelica Gryficka	1 000 m	Nadmorska Kolej Wąskotorowa sp. z o. o.
12	Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa	Karczmiska – Opole Lubelskie	750 mm	Powiatowy Zarząd Dróg w Opolu Lubelskim
13	Parkowa Kolej Wąskotorowa w Chorzowie	ZOO – Przystań	785 mm	Jarosław Łuszcz PHU Eurolok
14	Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa	Piaseczno – Tarczyn	1 000 mm	Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowych
15	Pleszewska Kolej Lokalna	Pleszew – Pleszew Miasto	750 mm / 1435 mm	Grupa SKPL
16	Przeworska Kolej Dojazdowa Przeworsk – Dynów	Przeworsk – Dynów	750 mm	Zarząd Dróg Powiatowych w Przeworsku
17	Sochaczewska Kolej Muzealna	Sochaczew – Wilcze Tułowskie	750 mm	Instytucja Kultury „Stacja Muzeum"
18	Starachowicka Kolej Wąskotorowa	Starachowice – Lipie Iłża – Marcule	750 mm	Stowarzyszenie Sympatyków Jędrzejowskiej KD
19	Śmigielska Kolej Wąskotorowa	Śmigiel – Stare Bojanowo	750 mm	Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Śmiglu

Lp.	Kolej	Linie kolejowe	Szerokość toru	Zarządca kolei
20	Średzka Kolej Powiatowa	Środa Wlkp. Miasto – Zaniemyśl	750 mm	Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”
21	Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa	Jędrzejów – Pińczów	750 mm	Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa sp. z o. o.
22	Wigierska Kolej Wąskotorowa	Płociczno – Krusznik	600 mm	Jednoosobowa działalność gospodarcza
23	Wyrzyska Kolej Powiatowa	Białośliwie – Łobżenica Czajcze – Wysoka	600 mm	Towarzystwo Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej
24	Zabytkowa Stacja Kolei Wąskotorowej w Rudach	Rudy – Paproć Rudy – Stanica	785 mm	Gmina Kuźnia Raciborska
25	Żnińska Kolej Powiatowa	Żnin – Gąsawa	600 mm	Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie
26	Żuławska Kolej Dojazdowa	Nowy Dwór Gdański – Stegna Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo	750 mm	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od zarządców kolei wąskotorowych

Historia muzealnictwa kolejowego sięga w Polsce okresu międzywojnia, kiedy to zbierano już pamiątki i organizowano pierwsze wystawy dotyczące przeszłości kolei. W okresie PRL dominującą rolę odgrywało warszawskie Muzeum Kolejnictwa, które – z różnym skutkiem – pełniło merytoryczny i faktyczny nadzór nad zachowaniem dziedzictwa transportu kolejowego. W latach 70. i 80. XX w. zaaranżowano w Polsce, jak już wspomniano, pierwsze heritage railways, a otwarcie w 1986 r. muzeum w Sochaczewie stanowiło symboliczny początek nasilenia procesów związanych z organizacją skansenów i muzeów kolejowych. Nasilenie to wynikało w dużej mierze z formalej aktywizacji oddolnych ruchów miłośników kolei – na przełomie lat 80. i 90. XX wieku. Wówczas impuls do rozwoju sektora, w tym odbudowy szeregu pojazdów do stanu czynnego oraz powołania jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za kultywowanie „żywej tradycji” trakcji parowej, stanowiły zbliżające się obchody 150-lecia kolei we Wrocławiu (1992) i 150-lecia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1995). Wpływ na współczesną przestrzenną strukturę rozmieszczenia i charakteru działalności polskich muzeów kolejowych zdeterminowały więc trzy zasadnicze czynniki:

- Samoorganizująca się społeczność miłośników kolei zaangażowana w powstawanie ośrodków muzealnych,
- Obchody 150-lecia kolei na ziemiach polskich,
- Transformacja gospodarcza związana z częściowym usamorządowieniem i likwidacją części sektora w ramach restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP po 2000 r.

Podobnie jak w przypadku kolei turystycznych (wąskotorowych) – również na sieci normalnotorowej można wydzielić kilka charakterystycznych typów skansenów:

Typy skansenów kolejowych

- Placówki typowo wystawiennicze, które nie prowadzą ruchu pojazdów;
- Skanseny, których podstawową działalność stanowi utrzymanie zabytkowych czynnych pojazdów;
- Jednostki będące zapleczem do obsługi konkretnej, wydzielonej linii o charakterze turystycznym;
- Obiekty nie będące sformalizowaną ekspozycją muzealną, w których zgromadzono dużą liczbę pojazdów o walorach historycznych.

Ze względu na różne uwarunkowania genetyczne oraz specyfikę techniczną, skanseny pełnią mieszankę powyższych funkcji.

Pod względem organizacyjnym, placówki muzealne można przyporządkować do jednej z kategorii:

- Prowadzone przez przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A.;
- Prowadzone przez samorządowe instytucje kultury;
- Prowadzone przez organizacje pozarządowe.

Na uwagę zasługuje fakt, że jedynym przedsiębiorcą kolejowym, w tak dużej skali utrzymującym sprawny tabor kolejowy, jest PKP CARGO S.A., które prowadzi parowozownie w Wolsztynie i w Chabówce. Ta druga placówka, ze względu na przeznaczane nakłady i osiągany efekt, zdecydowanie może być przedstawiona za wzór funkcjonowania skansenu, który łączy wszystkie oczekiwania klientów (gości, podróżnych w pociągach „retro"), środowiska miłośników kolejnictwa oraz zrównoważonego podejścia do utrzymania czynnych zabytków kolejnictwa. Szczególny przypadek stanowi także skansen w Jaworzynie Śląskiej, gdzie prezentowany jest wachlarz ciekawych, czynnych eksponatów. Jaworzyna Śląska stała się gospodarzem cyklicznej, corocznej (organizowanej od 2011 r.) imprezy „Gali Parowozów", a w ostatnim czasie została silnie dokapitalizowana dzięki zaangażowaniu operatora – Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku.

Spośród jednostek muzealnych prowadzonych siłami organizacji pozarządowych wypada wspomnieć o Parowozowni Skierniewice, która jako jedyna spośród obiektów tego typu stanowi własność Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Z jednej strony nie pozwala to na tak efektowne działania jak przywrócenie dużej liczby pojazdów do ruchu, z drugiej – umożliwia jednak stabilny rozwój w przyszłości.

Wolsztyn - potencjał i mankamenty

Zdecydowanie najwięcej kontrowersji budzi kwestia funkcjonowania Parowozowni Wolsztyn. Dzieje tej unikatowej lokomotywowni, która w latach 90. XX została przeznaczona, decyzją władz ówczesnego przedsiębiorstwa państwowego PKP, na ostatnią czynną polską parowozownię, zostały szczegółowo omówione w wielu opracowaniach. Wolsztyn był przez co najmniej kilkanaście lat ostatnią w Europie parowozownią na normalnych torach, która obsługiwała regularny ruch pasażerski. Formuła, w której parowozy w ruchu codziennym obsługiwały pociągi rozkładowe (osobowe, w godzinach szczytu) była jednak tak naprawdę atrakcyjną propozycją nie dłużej niż do końca lat 90. XX w. Obserwowany w kolejnych latach proces odstawiania (definitywnego wygaszania) kolejnych parowozów i drastyczny spadek jakości napraw głównych (będący konsekwencją likwidacji głównego zaplecza technicznego w postaci wyspecjalizowanych ZNTK) powodowały rosnącą awaryjność pojazdów i liczne opóźnienia pociągów prowadzonych trakcją parową. Samorząd województwa wielkopolskiego ponosił wysokie koszty utrzymania połączeń (sięgające 3 mln zł rocznie – ta kwota stanowiła dotację dla PKP Cargo na kursowanie, de facto, kilku pociągów dziennie), które były znacznie mniej konkurencyjne niż połączenia realizowane nowoczesnym taborem – o wygodzie podróżowania (z punktu widzenia osób dojeżdżających codziennie do pracy czy szkoły, a niebędących miłośnikami kolei, nie wspominając). Ostatecznie, w wyniku wycofania się samorządu wojewódzkiego z finansowania trakcji parowej, od 2014 r. Parowozownia Wolsztyn obsługuje wyłącznie pociągi turystyczne, choć zgodnie z zapewnieniami PKP CARGO S.A. i samorządów wolsztyńskich, a także władz województwa wielkopolskiego, w ramach Instytucji Kultury „Parowozownia Wolsztyn" ma od 2017 roku przywrócić ruch planowy parowozów.

Szkoda, że w znanej z gospodarności Wielkopolski nikt nie wyciąga wniosków z błędów przeszłości i nie próbuje, nawet symbolicznie, usprawnić działania produktu turystycznego. Warto bowiem zaznaczyć, że dzięki organizacji Parad Parowozów (o tym nieco niżej) Wolsztyn jako jedyny ośrodek w Polsce wykształcił kapitał endogeniczny oparty na dziedzictwie kultury technicznej lokomotyw parowych – jest to markowy, rozpoznawalny na całym świecie symbol Wolsztyna.

Trzecią dużą grupę atrakcji turystycznych skupionych wokół kolejnictwa stanowią imprezy i wydarzenia turystyczne. Cechują się one nagromadzeniem w pewnym miejscu i czasie większych skupisk ludzi, a także – co istotne – nawet jeśli mają charakter cykliczny lub regularny, są pojedynczymi wydarzeniami turystycznymi. Organizacja regularnych pociągów „retro" na liniach normalnie użytkowanych nosi w Wielkiej Brytanii nazwę mainline scenic steam, co można dość luźno zinterpretować jako „trakcję parową na liniach głównych". Polskie parowozownie: w Chabówce, Jaworzynie Śląskiej oraz Wolsztynie, oferują przejazdy pociągami „retro" w sezonie letnim na wybranych trasach.

Tabela 21. Regularne połączenia „retro" obsługiwane zabytkowym taborem (2016)

Lp.	Parowozownia obsługująca	Linie kolejowe z regularnym ruchem „retro"	Organizator	Przewoźnik	Terminy kursowania w 2016 r.
1	Chabówka	Chabówka – Kasina Wielka	PKP CARGO S.A.		Weekendy od 25 czerwca do 28 sierpnia
2	Jaworzyna Śląska	Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Krzyżowa	Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku	Przewozy Regionalne sp. z o. o.	Weekendy od 1 maja do 30 września
3	Wolsztyn	Wolsztyn – Poznań Wolsztyn – Leszno Wolsztyn – Zbąszynek Wolsztyn – Międzychód (oraz stacje pośrednie)	Instytut Rozwoju i Promocji Kolei	Przewozy Regionalne sp. z o. o.	Pojedyncze dni w ciągu całego roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych skansenów

Jednorazowe pociągi specjalne organizowane na długich trasach, liczących nawet kilkaset kilometrów dziennie stanowią inną formę realizacji turystyki kolejowej. W tej dziedzinie niekwestionowanymi liderami są Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, który na bazie pojazdów z Parowozowni Wolsztyn organizuje – pod marką TurKol – pociągi „retro" najczęściej w zachodniej Polsce, oraz Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, które współpracując ze skansenem w Chabówce, realizuje projekt „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej". Imprezy te są biletowane (sprzedaż przez internet z rezerwacją miejsc), a ceny biletów – choć nieco droższe niż na przejazd standardowym pociągiem – należy uznać za przystępne. W efekcie, pociągi te od dobrych kilku lat cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem, nie tylko wśród miłośników kolei, ale często również wśród „zwykłych" turystów.

Pociąg z parowozem i zabytkowymi wagonami jest w tym momencie „ambasadorem" dziedzictwa kolejowego w czasie różnych, ważnych z punktu widzenia regionu, uroczystości, czy po prostu atrakcyjnym środkiem transportu przez obszary warte uwagi przez wzgląd na walory krajobrazowe. Tutaj należy podkreślić, że bardzo atrakcyjnie zlokalizowane są zwłaszcza skanseny w Chabówce (gdzie zaczyna się malownicza, przecinająca Gorce linia kolejowa z Chabówki do Nowego Sącza), jak i w Jaworzynie Śląskiej (szereg linii na Dolnym Śląsku posiada nie tylko walory krajobrazowe, ale są również bardzo ciekawe pod względem technicznym – posiadają bowiem liczne tunele, mosty i wiadukty).

Najbardziej widowiskowy kształt posiadają imprezy turystyczne, w czasie których spotyka się więcej zabytkowych pojazdów – zloty, parady i gale. Tradycja organizowania Parad Parowozów sięga 1992 roku, gdy zainaugurowano tego typu działalność w Wolsztynie. Od tej pory wolsztyńska parada wpisała się na stałe w europejski kalendarz imprezy związanych z koleją, a prezentacja maszyn z Polski i zagranicy w długi weekend majowy przyciąga do 14-tysięcznego Wolsztyna nawet 20 tysięcy gości każdego roku. Podobne imprezy organizowane są zarówno na „wąskim" jak i „normalnym" torze i stają się coraz popularniejsze.

Tabela 22. Największe imprezy turystyczne z udziałem zabytkowego taboru kolejowego (2016)

Lp.	Impreza	Miejscowość	Data	Organizator
1	XXIII Parada Parowozów	Wolsztyn	30 kwietnia 2016	PKP CARGO S.A.
2	Międzynarodowy Festyn Miłośników Kolei Wąskotorowej	Żnin	26 maja – 29 maja 2016	Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie
3	Gala Parowozów – VI Międzynarodowy Zlot Zabytkowych Lokomotyw	Jaworzyna Śląska	10-11 września 2016 r.	Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku
4	XII Parowozjada	Chabówka	20-21 sierpnia 2016 r.	PKP CARGO S.A.
5	VI Zlot Kolei Wąskotorowych	Białośliwie	24-26 czerwca 2016 r.	Towarzystwo Wyrzyskiej Kolei Powiatowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych organizatorów imprez

17.3. Perspektywa rozwoju turystyki kolejowej

Turystyka kolejowa w Polsce zdobywa coraz większe rzesze klientów i trend ten prawdopodobnie utrzyma się, biorąc pod uwagę światową modę na uprawianie turystyki kulturowej (w tym poprzemysłowej). Nostalgia napędza zainteresowania starą techniką nie mniej niż w latach pięćdziesiątych XX wieku, gdy sektor ten dopiero zaczynał się tworzyć. Niestety całokształt zjawisk związanych z turystyką kolejową w Polsce – jakkolwiek wiele produktów i podejmowanych działań jest godnych uznania – nie może zasługiwać na dobrą ocenę. Realizowane projekty i gospodarowanie atrakcjami o nierzadko ogromnym potencjale rozwojowym, a także niebagatelnym znaczeniu dla historii kraju, mają charakter działania w ramach „prób i błędów". Brakuje rzetelnych opracowań, podstaw teoretycznych, przez co nie wypracowano dobrych i sprawdzonych wzorców.

Podstawową barierą w działalności kolei turystycznych, skansenów, czy muzeów oraz w organizacji pociągów specjalnych są ograniczone środki finansowe. Fakt ten implikuje dalsze problemy, silnie akcentowane przy okazji wielu publicznych dyskusji:

Problemy w rozwoju turystyki kolejowej

- Nadmierny nadzór instytucjonalny, zwłaszcza ze strony Urzędu Transportu Kolejowego;
- Podatność kolei wąskotorowych na zawirowania polityczne (zmiany władz samorządowych), wpływającą na niepewne pozycje operatorów;
- Brak strategicznego i ogólnego spojrzenia (z punktu widzenia kraju) na prawdziwą wartość i przydatność możliwych do przyjęcia rozwiązań;
- Bardzo zużytą na większości wąskotorówek substancję techniczną elementów podsystemów, w tym pojazdów, infrastruktury i budynków wykorzystywanych do turystyki kolejowej.

Atrakcje turystyki kolejowej, a przede wszystkim koleje wąskotorowe, były poligonami doświadczalnymi liberalizacji transportu kolejowego. W chwili gdy prawie żadnemu z marszałków województw nie śniło się nawet powoływanie własnych samorządowych spółek do obsługi ruchu pasażerskiego, wiele samorządów lokalnych (gminy, powiaty) już 15 lat temu (po decyzji PKP o likwidacji Dyrekcji Kolei Dojazdowych) stawały się właścicielami całych systemów kolejowych. Koleje wąskotorowe wraz z pojazdami, infrastrukturą, a nierzadko także pracownikami przenoszone były pod egidę samorządów, które – nie ma co ukrywać – z tym ciężarem kompetencji sobie nie zawsze radziły.

Problemy „małych" zarządców kolei często nie są dostrzegalne z poziomu planowania centralnego, często wręcz celowo pomijane ze względu na niewielkie znaczenie wobec ambitnych planów modernizacji i rewitalizacji magistral do prędkości rzędu 200 km/godz. Wizja nowoczesności, rynkowej, odpowiedzialnej gospodarki nie po-

Zdjęcie 10. Parowóz TKt48-191 z Parowozowni w Chabówce na stacji Kasina Wielka, 7 września 2008 r.

Źródło: Własne

winna jednak dyskryminować mniejszych graczy. Systemowo pominięto koleje wąskotorowe z systemu finansowania przewozów kolejowych. Przykład ten powinien być przestrogą dla wszystkich środowisk próbujących nadmiernie liberalizować przepisy. Intencją rynku podmiotów wąskotorowych było wycofanie przed kilkoma laty obowiązku uzyskiwania licencji na przewozy, której koszt wynosił wówczas 1 750 euro, co – jak podnosiła większość operatorów tych kolei – stanowiło kwotę zdecydowanie zbyt wysoką[177]. Niejako przy okazji (zapewne przypadkiem) usunięto zapis równający prawa kolei wąskotorowych z normalnotorowymi w zakresie uzyskiwania bieżących dopłat na transport publiczny. Zdaniem części środowiska operatorów należy zmienić ten stan rzeczy. Kilka kolei wąskotorowych aktywnie uczestniczy w pracach legislacyjnych. Spotkania organizowane przez Urząd Transportu Kolejowego oraz prace senackiej Komisji Infrastruktury poświęcone zagadnieniom muzealnictwa kolejowego wskazują na dobrą wolę szeroko rozumianej władzy instytucjonalnej.

Czas działa na niekorzyść wszystkich przytoczonych wyżej form turystyki kolejowej. Niezależnie od stopnia zainteresowania samorządów finansowaniem tych atrakcji, bez poważnych prac remontowo-budowlanych, w ciągu najbliższych 5 lat, prawdopodobnie, suma czynnych odcinków wąskotorowych linii kolejowych skurczy się o ponad połowę. Kilka wąskotorówek może być zamknięta z przyczyn technicznych – krańcowego wyeksploatowania toru kolejowego i pojazdów. Smutną konstatacją jest wniosek, że pomimo dobrego materiału wyjściowego w postaci niezwykle interesującego zbioru elementów systemu kolejowego, licznego i silnie zaangażowanego kapitału społecznego oraz – przynajmniej w teorii – bardzo dużych możliwości rozwojowych spoczywających w środkach unijnych, sektor turystyki kolejowej prawdopodobnie czeka poważny regres. W obecnym stanie – bez systemowego rozwiązania problemu wsparcia finansowego – nie zmieni tego nawet coraz większe zainteresowanie Polaków rozrywkami „wyższego rzędu", choćby podróżowaniem zabytkowymi pociągami.

177. Z perspektywy czasu kwota wydaje się symboliczna, biorąc pod uwagę rzeczywiste potrzeby inwestycyjne i nakłady niezbędne do zachowania substancji technicznej kolei wąskotorowych na nie pogorszonym poziomie. Co ciekawe kilka stowarzyszeń (podmiotów najbiedniejszych spośród operatorów) i tak posiada licencje na przewóz osób i rzeczy, a pozornie wysoki koszt nie wpłynął na ich faktyczną działalność.

18. Wnioski i rekomendacje

Na korzyść pasażerskich przewozów kolejowych, w porównaniu z innymi środkami transportu w ramach konkurencji międzygałęziowej, przemawia wiele czynników. Są to między innymi znacznie niższe koszty zewnętrzne transportu, przeciwdziałanie kongestii, aspekty ekonomiczne (szczególnie w energetyce), aspekty społeczne, ochrony środowiska naturalnego itp.

Zmiana polegająca na przeniesieniu podróży z indywidualnego transportu drogowego na kolej jest ideą powszechnie akceptowaną w ramach polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej. Jednak w Polsce proces ten realizowany jest zbyt wolno i udział kolei w tzw. modal split stanowi stosunkowo niewielki procent. Należy zatem podjąć na szeroką skalę wysiłki dla realizacji postulatu jak największego udziału kolei w zrównoważonym rozwoju transportu pasażerskiego w kierunkach, na które zwraca uwagę Biała Księga – Kolejowe przewozy pasażerskie. Są to:

18.1. W zakresie infrastruktury kolejowej i organizacji ruchu (rozkładów jazdy):

Wniosek 1: Pasażerskie przewozy kolejowe odzyskują swoją pozycję, trzeba jednak pamiętać, że nie będzie powrotu do czasów sprzed fali dynamicznego rozwoju motoryzacji ostatniego ćwierćwiecza. Powszechny dostęp do samochodów prywatnych – także dla osób o niższych dochodach – stawia istotne wymagania jakościowe i cenowe kolejowym przewozom pasażerskim. Do pewnego stopnia konkurencją dla kolei (w ujęciu regionalnym i dalekobieżnym) jest również wciąż transport autobusowy, którego rola w ruchu regionalnym nie jest znacząca, lecz dzięki rozwojowi przewoźników niskokosztowych – wzrosło znaczenie autobusowej komunikacji dalekobieżnej, gdzie jeszcze kilkanaście lat temu kolej, jeśli chodzi o transport publiczny, nie miała konkurencji. Nie można też zapominać o tym, że coraz popularniejsza (również w relacjach krajowych) staje się komunikacja prowadzona przez niskokosztowe linia lotnicze. Z tego względu realizacja celu polityki transportowej – jakim jest zwiększenie wykorzystania udziału kolei w transporcie pasażerskim i zwiększenie jej roli w zbiorowym transporcie publicznym, a także poprawy konkurencyjności w przypadku przewozów komercyjnych wymaga **uwzględniania interesów i przyzwyczajeń potencjalnego klienta-pasażera w stopniu większym niż obecnie.**

Wniosek 2: Istotnym problemem jest **zgranie wielu czynników mających wpływ na kolejowe przewozy pasażerskie**: infrastruktury linii kolejowych, dworców, stacji i przystanków (w tym zwłaszcza stacji i przystanków stanowiących elementy węzłów przesiadkowych), kształtu oferty – rozkładu jazdy, systemu informacji i taryf. Podstawowym mankamentem tkwiącym u początku budowy oferty jest wadliwy porządek jej kształtowania. Obiekty infrastruktury, które uzyskały lokalizację na ogół około 100 lat temu, przy innym kształcie granic państwowych i dynamicznie zmieniającej się sieci osadniczej, w wielu przypadkach nie tworzą optymalnej sieci dla połączeń kolejowych. Przy współczesnych modernizacjach zdarza się, że zaniedbywane jest planowanie rozkładów jazdy uwzględniające zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym (komunikacja pomiędzy miejscami pracy, nauki, zamieszkania itp.).

Wniosek 3: Współpraca zarządcy infrastruktury, przewoźników oraz samorządów powinna zmierzać z jednej strony do rezerwowania terenów pozwalających przeprowadzić linie kolejowe w sposób optymalny w pobliżu lotnisk, centrów zamieszkania i pracy, a z drugiej strony należy dążyć do takiego kształtowania planów zagospodarowania przestrzennego wokół istniejących linii kolejowych, aby zachęcać do lokalizacji – w pobliżu istniejących lub możliwych do wybudowania w przyszłości przystanków i stacji – osiedli mieszkaniowych, centrów biznesu, parków przemysłowych itp. Dzięki takiemu podejściu, w długim horyzoncie czasowym **kolej może konstruktywnie wspierać procesy urbanizacyjne** i przyczyniać się do porządkowania przestrzeni i jej funkcji wokół transportu publicznego.

Wniosek 4: Koncepcje modernizacji lub budowy nowych obiektów infrastruktury powinny uwzględniać sekwencję:

- rozpoznania aktualnego i przewidywanego zagospodarowania (osiedla mieszkaniowe, centra pracy, handlu i usług);
- określenie spodziewanych i możliwych do osiągnięcia potoków pasażerów;
- wskazanie celowości obsługi potoków koleją;
- ustalenie oferty odpowiedniej do potoków i konkurencyjnej do transportu drogowego, (prędkość i częstotliwość kursowania pociągów);
- przygotowanie studium rozkładu jazdy;
- wytypowanie elementów drogi kolejowej, rozmieszczenia stacji i mijanek, sytemu sterowania ruchem kolejowym, nie tylko dla obsłużenia pasażerów ale także dla realizacji rozkładu jazdy, w tym pogodzenia najmniejszym kosztem ruchu różnej klasy pociągów.

Modernizacje, nie poprzedzone wszechstronną i interdyscyplinarną analizą uwzględniającą wskazaną wyżej ścieżkę mogą rozminąć się z ich najważniejszym celem, jakim jest optymalizacja przewozów.

Wniosek 5: Problem **pogodzenia ruchu aglomeracyjnego i pociągów dalekobieżnych** (PKP Intercity) na liniach wybiegających z metropolii, powinien być rozwiązywany głównie poprzez dobudowę torów szlakowych lub zmianę układu stacji i urządzeń srk – tak, aby wyprzedzanie nie powodowało strat czasowych.

Wniosek 6: Doceniając zmianę jakościową, która dokonała się na polskich dworcach w ostatnich latach, należy pamiętać, że zdecydowana większość obiektów dworcowych (zwłaszcza w małych ośrodkach) wciąż czeka na przeobrażenie po wieloletnich zaniedbaniach. Rekomendowana jest w tym kontekście dalsza współpraca z samorządami, nie tylko poprzez sprzedaż lub przekazywanie obiektów, ale także przy podejmowaniu decyzji dotyczących modernizacji, czy zmiany przeznaczenia obiektu. Szczególną uwagę należy w przyszłości zwrócić na komplementarność i koordynację inwestycji. W zakresie komplementarności kluczowa jest budowa multimodalnych centrów przesiadkowych jednocześnie z remontem lub przebudową dworca.

18.2. W zakresie powiązań ruchowych i integracji systemów:

Wniosek 7: Czynnikiem poprawiającym sytuację kolei jest integracja w obrębie sektora – tj. integracja taryfowa i rozkładów jazdy. W tym ostanim przypadku warto jednak pamiętać że optymalnym rozwiązaniem jest **cykliczny rozkład jazdy**, w przypadku częstotliwości do 1 godziny – zasadniczo niewymagający oczekiwania na skomunikowanie. Błędy przy skomunikowaniach są bowiem główną przyczyną generowania nowych opóźnień i ich propagacji z jednego miejsca na całą sieć.

Wniosek 8: Wobec zwiększenia wymagań co do odległości pomiędzy przystankiem lub stacją kolejową a miejscem początku lub końca podróży konkretnego pasażera, kwestią nadzwyczaj istotną jest **integracja kolei z innymi podsystemami transportu** – publicznego i indywidualnego. Składają się na nią węzły przesiadkowe, parkingi P&R, B&R i K&R, dojścia piesze, systemy informacji, wspólne taryfy itp. Należy wspomagać różnymi instrumentami współpracę zainteresowanych integracją podmiotów w realizacji takich projektów.

18.3. W zakresie systemów taryfowo – biletowych:

Wniosek 9: Ważnym elementem wpływającym na podejmowanie przez podróżnego decyzji o wyborze przejazdu koleją jest **wygodny, nieskomplikowany i szybki zakup biletu**. Przy mnogości przewoźników, a w szczególności w przypadku podróży z przesiadkami, powinno się dążyć do maksymalnego uproszczenia tej procedury – docelowo do rozwiązań typu „ wspólny bilet".

Wniosek 10: Wspólny bilet powinien być rozwiązaniem niezależnym od obecnie funkcjonujących taryf, tak aby pasażer miał szerszą paletę wyboru. Doprowadzenie do likwidacji własnych, preferencyjnych rozwiązań taryfowych poszczególnych przewoźników nie byłoby korzystne. Przyszły wspólny bilet powinien również uwzględniać obecnie funkcjonujące w aglomeracjach rozwiązania w zakresie integracji taryfowej kolei (przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych) z komunikacją miejską.

Wniosek 11: Oprócz różnych form integrowania systemów taryfowo-biletowych ważną kwestią jest także **sposób dystrybucji**. Należy podjąć wysiłki w kierunku rozwijania wszelkich form sprzedaży biletów poczynając od tradycyjnej kasy czy zakupu u konduktora, mając jednak na względzie dynamikę wdrażania nowoczesnych systemów. **Dlatego szczególną troską trzeba objąć upowszechnianie zakupów w biletomatach, przez internet i poprzez mobilne aplikacje**.

Wniosek 12: Należy wzmocnić wysiłki w kierunku **integracji systemów taryfowo-biletowych w ramach różnych środków transportu zbiorowego**. Mimo obowiązywania Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ten rodzaj integracji widoczny jest jedynie w obrębie większych obszarów zurbanizowanych – aglomeracji. Tylko zintegrowany transport zbiorowy różnych gałęzi, zarówno na poziomie regionalnym, jak i lokalnym, ma szansę skutecznie konkurować z samochodami osobowymi, co w konsekwencji urzeczywistni ideę zrównoważonego rozwoju transportu.

18.4. W zakresie działalności operatorów przewozów:

Wniosek 13: System obsługi transportu kolejowego, poprzez istniejące spółki przewozowe, jest ustabilizowany, a lokalne podmioty (spółki „marszałkowskie") wpisały się w politykę transportową województw. Natomiast Przewozy Regionalne obsługują – z małymi wyjątkami (np. woj. zachodniopomorskie) – województwa o mniejszych potokach i te które, nie zdecydowały się na tworzenie własnych spółek. W województwach korzystających zarówno z usług „własnych" spółek, jak i Przewozów Regionalnych – ten drugi podmiot, zgodnie z polityką transportową poszczególnych marszałków, obsługuje zazwyczaj połączenia mniej prestiżowe. **Konieczne jest wyklarowanie polityki samorządów wobec Przewozów Regionalnych**, tak aby potencjał tego przewoznika mógł być dostosowany do realiów. Wydaje się, iż postępować będzie koncentracja wydatków na regionalny transport kolejowy w województwach, w których funkcjonują kolejowi operatorzy samorządowi, zarówno w zakresie wydatków bieżących jak i majątkowych (programy taborowe). W tym kontekście brak jest strategicznych rozstrzygnięć odnośnie do przyszłej roli przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne może wpłynąć negatywnie na konstrukcję oferty dla pasażera, a co za tym idzie obniżyć konkurencyjność kolei.

Wniosek 14: Zakres możliwego rozwoju transportu kolejowego na terenach o mniejszym zaludnieniu oraz mniejszych budżetach tamtejszych samorządów jest ograniczany nikłymi potokami pasażerów, pokrywającymi koszty uruchomienia pociągu niekiedy nawet tylko w 10%, co oznacza konieczność wysokiej dotacji. Jednocześnie ograniczanie liczby pociągów na takich liniach pogarsza sytuację, gdyż oferta staje się słaba i liczba pasażerów maleje szybciej niż liczba pociągów. W tym przypadku zwiększenie dotacji i/lub obniżenie kosztów wydaje się być czynnikiem koniecznym dla podtrzymania i/lub przywrócenia ruchu nie mówiąc już o jego rozwoju. **Radyklane zmniejszenie stawek dostępu do infrastruktury**, które stanowią ok. 20-40% kosztów operatorów pozwoliłoby w granicach istniejących budżetów samorządowych istotnie poprawić ofertę.

Wniosek 15: Polityka państwa mogłaby istotnie wpłynąć na wzrost konkurencyjności kolei, przejmując większa część kosztów zarządcy infrastruktury i to ponad minimum wymagane przez prawo europejskie. Ideałem byłoby przejęcie przez państwo całości kosztów stałych PKP PLK, także tych które wynikają z ruchu pociągów i mogą być zaliczane do opłat, ale są ponoszone bez względu na skalę ruchu. Pozwoliłoby to **ustalić stawki na poziomie**

Szwecji lub Wielkiej Brytanii zbliżone do kosztów krańcowych uruchomienia konkretnego pociągu. Przy okazji nastąpiłoby też poprawienie konkurencyjności pasażerskich i towarowych usług komercyjnych. W tym kontekście trzeba zresztą wskazać na konieczność zwiększenia nakładów utrzymaniowych finansowanych z budżetu, o ile nie chcemy stopniowego powrotu do degradacji zmodernizowanych właśnie linii.

Wniosek 16: Szczególną uwagę należy poświęcić **wspomaganiu kolei aglomeracyjnych** wykazujących obecnie najwyższe możliwości rozwojowe w zakresie przejmowania pasażerów z indywidualnego transportu drogowego. Dynamika rozwoju takich kolei wskazuje na silną potrzebę nowych rozwiązań komunikacyjnych w kontekście kongestii i ochrony środowiska w obrębie dużych miast.

Ponadto istnieje cała sfera **kontaktu z pasażerem przewozów kolejowych**. W tym zakresie należy podjąć intensywne prace nad **udoskonalaniem systemów informacji pasażerskiej** z wykorzystaniem różnych nośników i rozwiązań technicznych oraz ciągłej dbałości o jakość usług w szczególności w bezpośrednim kontakcie z klientem.

Nie wolno także pominąć kwestii **efektywnych i precyzyjnych rozwiązań legislacyjnych**, wśród których należy szczególną uwagę przywiązać do prawidłowego i spójnego tworzenia przez jednostki samorządu terytorialnego planów transportowych oraz ich ciągłego monitorowania i doskonalenia.

Wnioski i rekomendacje Białej Księgi Kolejowe Przewozy Pasażerskie stanowią listę o charakterze otwartym. Aktualna sytuacja wymaga bowiem bardzo wielu działań, zarówno standardowych, postulowanych od lat, jak i innowacyjnych, w które zaangażują się wszelkie zainteresowane podmioty, od władz państwowych i samorządowych do podmiotów gospodarczych i organizacji pozarządowych.

19. Bibliografie

19.1. Bibliografia do rozdziału nr 3: Rozkład jazdy przyjazny pasażerom. Analiza uwarunkowań

- Czy plany transportowe są potrzebne? http://www.rbf.net.pl/wiecej,Czy-plany-transportowe-sa-potrzebne,736 (01.10.2016).
- Główny Urząd Statystyczny Transport. Wyniki działalności w 2015 roku. Dostęp http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-,9,15.html (01.10.2016).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 451).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 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. 2012 nr 0 poz. 1151).
- Szołtysek J., Kształtowanie mobilności mieszkańców miast, wyd. Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Uchwała Nr 895/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2015 nr 0 poz. 1440).

19.2. Bibliografia do rozdziału nr 8: Integracja taryfowo-biletowa kolei z innymi podsystemami transportu publicznego: prawo stoi na przeszkodzie?

- Komisja Europejska, Biała Księga Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru Transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2011.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa, wrzesień 2012 r.
- Ceder A., Public transit planning and operation. Theory, modeling and practice, Elsevier 2007.
- Dydkowski G., Integracja transport miejskiego, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
- Der-Horng Lee (red.), Urban and regional transportation modeling: essays in honor of David Boyce, Edward Elgar Publishing 2004.
- Rudnicki A., Jakość komunikacji miejskiej, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK, Seria: Monografie Nr 5 (Zeszyt 71), Kraków 1999.
- Eurostat, http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/ products-datasets/-/TRAN_HV_PSMOD (2016.09.27).
- Kiciński M., Stasiak P., Wpływ integracji transportu na wielkości potoków pasażerskich na przykładzie gminy Rokietnica, [w:] A. Krych (red.), Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, Poznań 2015, s. 207-218.
- Petycja OR-II-P.1510.2.6.2016 w sprawie „wspólnego biletu wojewódzkiego" – BIP Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15, Dz.U. 2015 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 15a.1 , Dz.U. 2015 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.
- Ryndziewicz M., Ocena wybranych zapisów wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pod względem możliwości skutecznego kształtowania oferty przewozowej w transporcie kolejowym, Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1(4) s. 90-99.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz.U. Nr 117, poz. 684.
- Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego, Najwyższa Izba Kontroli, Informacja o wynikach kontroli KIN.410.007.00.2015, Nr ewid. 26/2016/P/15/035/KIN.
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych, Dz.U. 2015 poz. 1890.
- http://www.migawka.lodz.pl (10.09.2016).
- Kiciński M., Bieńczak M., Fierek S., Łyczkowska G., Sawicki P., Grzeczka B., Wiedemann R., Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. H. Cegielskiego w Gnieźnie/Zakład Systemów Transportowych Politechniki Poznańskiej, Gniezno-Poznań 2016, str. 65.
- Bieńczak M., Fierek S. Kiciński M., Sawicki P., Regionalne plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a lokalny transport zbiorowy, [w:] A. Krych (red.), Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, Poznań 2015, s. 195-206.
- Taryfa VBB Wspólna taryfa przewoźników wykonujących usługi na terenie Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (29.09.2016).

19.3. Bibliografia do rozdziału nr 13: Przystanki, dworce, zintegrowane węzły przesiadkowe: jak projektować, by nie zniechęcić do transportu

- Norma DIN 32984; 2000-05; Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum.
- Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę infrastruktury informacyjnej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE).
- Guller M., Guller M., From Airport to Airport City, GG, Barcelona 2003.
- Jałowiecki B. Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej, W: J. Kołodziejski J., Parteka T., Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich, W: Biuletyn KPZK PAN z.186, PWN, Warszawa 1999.
- Michalski L., Podręcznik do projektowania węzłów integracyjnych, PG, Gdańsk 2010 (maszynopis).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U. z 2011r. Nr 144, poz. 859).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015r. poz. 1744).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015r. poz. 460 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (Dz.U. z 2010 r. Nr 76, poz. 489 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2016r. poz. 778 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 1265 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015r. poz. 1440 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 1777 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2016r. poz. 446 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 2031 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz. 353).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz.U. z 2015 r. poz. 1890).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016r. poz. 290 z późn. zm.).
- Trip J., Zonneveld W., Dimensions of the magacorridor concept, W: Megacorridors in North West Europe. Investigating a new transnational planning concept, DUP Science, Delft 2003.
- Trip J.,The corridor as an axis of economic development, W: Megacorridors in North West Europe. Investigating a new transnational planning concept, DUP Science, Delft 2003.
- Wesołowski J., Problem obsługi miast przez sieci szybkich kolei w Europie - uwagi z pozycji planisty, Technika Transportu Szynowego 3-4/2002, Warszawa 2002
- Michalski D., Podręcznik do projektowania węzłów integracyjnych, PG, Gdańsk 2010 (maszynopis).
- Załuski D., Opinia w zakresie trasowania KDP, Zleceniobiorca PKP PLK S.A. Gdańsk 2009 (maszynopis).
- Załuski D., Dworce kolejowe. Śródmiejskie Przestrzenie podróży, PG, Gdańsk 2010.

19.4. Bibliografia do rozdziału nr 15: Prawo a pasażerskie przewozy kolejowe – trudności, wątpliwości i kontrowersje

- J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr., Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
- http://utk.gov.pl/pl/akty-prawne (30.09.2016)
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
- 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. 2011, nr 5, poz. 13, Akty wykonawcze.

- J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr., Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
- http://utk.gov.pl/pl/akty-prawne (30.09.2016)
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
- 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. 2011, nr 5, poz. 13, Akty wykonawcze.

19.5. Bibliografia do rozdziału nr 16: „Klient", nie „pasażer". Jakość kontaktu z podróżnym

- http://koleje-wielkopolskie.com.pl (14.09.2016).
- http://kolejeslaskie.com/wp-content/uploads/2016/07/phrasebook-1.pdf (14.09.2016).
- http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4400,Kara-dla-PKP-PLK-za-nieprawidlowe-dzialanie-Systemu-Dynamicznej-Informacji-Pasaz.html (14.09.2016).
- http://www.gazetawroclawska.pl/artykul/3862901,niepelnosprawny-pasazer-nie-zaplaci-kary-ale-dla-pkp-inwalida-to-wciaz-tylko-ten-kto-ma-wozek,id,t.html (14.09.2016).
- http://www.oebb.at/en/leistungen-und-services (14.09.2016).
- https://lka.lodzkie.pl/ (14.09.2016).
- Kempny D., Logistyczna obsługa klienta. PWE, Warszawa 2001.
- LaLonde B.J., Zinszer P.H., Customer Service: Meaning and Measurement, "National Council of Physical Distribution Management", Chicago, 1976.
- Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładów jazdy pociągów. Załącznik 2.4A.1.
- Rozporządzenie (WE) NR 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, (Dz.U.UE L z dnia 3 grudnia 2007 r.).
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe art. 16, Dz.U. 1984 Nr 53 poz. 272.
- Wanagos M.: Skargi i reklamacje – jak utrzymać klienta? Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, nr 65, 2010.

Szanowni Państwo,

Forum Kolejowe Railway Business Forum, jako związek pracodawców branży kolejowej, od początku istnienia konsekwentnie zabiega o właściwy kształt zmian prawno-organizacyjnych sprzyjających rozwojowi kolei. Staramy się kreować pozytywny stosunek uczestników życia gospodarczo-politycznego oraz mediów do zagadnień związanych z funkcjonowaniem transportu szynowego w Polsce. Dobrze wykorzystaliśmy czas ustrojowej transformacji i członkostwa w Unii Europejskiej, jednak nadal musimy mierzyć się z powszechnie znanymi problemami towarzyszącymi modernizacji naszej kolei. Wymaga to wysiłku organizacyjnego i finansowego oraz szeroko zakrojonych działań promocyjnych.

Działania RBF koncentrują się na integracji środowiska wokół idei budowania szerokiego lobby, które wpływać będzie na kształtowanie i rozwój rynku, inicjowanie przedsięwzięć propagujących nowe inwestycje oraz stanowienie regulacji prawnych przyjaznych branży. O sile naszej organizacji, o skuteczności w realizowaniu celów statutowych, oprócz dobrego programu, decyduje zaangażowanie samych członków.

Forum Kolejowe Railway Business Forum, będąc płaszczyzną szerokiego współdziałania na rzecz przyszłości transportu szynowego w Polsce, jest zatem otwarte dla wszystkich aktywnych podmiotów Gospodarczych identyfikujących się z celami naszej organizacji.

Zapraszamy do współpracy. Razem możemy więcej!

Z poważaniem,
Adrian Furgalski
Przewodniczący Zarządu
Forum Kolejowego – Railway Business Forum

rbf

railway business forum