

Warszawa, dnia 18 września 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WR.022.1.2014.6.MR

Pan
Cezary Przybylski
Marszałek Województwa
Dolnośląskiego

ul. Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

W nawiązaniu do pisma nr DT-D-V.8050.006.2014 z 25 sierpnia 2014 r., dotyczącego zaopiniowania zaktualizowanego projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”, zwanego dalej: „zaktualizowanym Projektem Planu”, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej: „Prezesem UTK” przekazuje opinię do niniejszego opracowania.

Na podstawie art. 28pa ust. 1 ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) Prezes UTK w dniu 3 lutego 2014 r. zaopiniował projekt planu transportowego województwa dolnośląskiego (pismo znak: DRRK.WR.022.1.2014.2.MR, zwane dalej: „opinią z 3 lutego 2014 r.”). Pomimo generalnej pozytywnej oceny przekazanego do zaopiniowania w styczniu tego roku dokumentu, Prezes UTK wniósł uwagi dotyczące zgodności z obowiązującymi przepisami. Dotyczyły one m.in. zgodności z obowiązującym 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 międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151), zwanym dalej: „Planem MTBiGM”. Zaktualizowany Projekt Planu uwzględnia zgłoszoną uwagę w zakresie potrzeby skomunikowania pociągów regionalnych z międzynarodowymi i międzywojewódzkimi, w czasie od 5 do 30 minut. Jest to poprawne rozwiązanie, ułatwiające integrację systemu transportu kolejowego w skali kraju oraz przyczyniające się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionu. Nie zapewniono jednak skomunikowania Głogowa w kierunku

Strona 1 z 5

Leszna, tak jak obliguje do tego rozdział 3.8. Planu MTBiGM. W celu zapewnienia spójności krajowego i wojewódzkiego planu transportowego, zdaniem Prezesa UTK konieczne jest wprowadzenie zapisów gwarantujących uruchomienie wskazanego połączenia wojewódzkiego oraz skoordynowanie go z pociągami międzywojewódzkimi.

Dodatkowo w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK przekazał szereg propozycji rozszerzenia zakresu tematycznego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa dolnośląskiego. Zwrócono wówczas uwagę na konieczność określenia minimalnych standardów dotyczących liczby połączeń dla dni wolnych od pracy. Problematyka ta została uwzględniona w zaktualizowanym Projekcie Planu, co zdaniem Prezesa UTK jest właściwym oraz koniecznym rozwiązaniem ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczonych usług. Wskazane jest jednak przeanalizowanie zasadności dalszego rozszerzenia zapisów o określenie godzin porannego i popołudniowego szczytu, w trakcie którego konieczne może być zwiększenie planowanej częstotliwości połączeń, a także określenie pory w ciągu doby, w której uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej.

Przedłożony do zaopiniowania zaktualizowany Projekt Planu zakłada realizację oferty przewozowej w zależności od przyjętego scenariusza. W praktyce oznacza to uruchomienie określonej liczby par połączeń oraz kontraktowanie określonej w zaktualizowanym Projekcie Planu pracy eksploatacyjnej w zależności od popytu na usługi przewozowe oraz sytuacji gospodarczej województwa. Jakkolwiek zrozumiałe jest uzależnienie oferty przewozowej od możliwości finansowych województwa, to w ocenie Prezesa UTK kryteria wyboru wskazanych w zaktualizowanym Projekcie Planu scenariuszów rozwoju publicznego transportu zbiorowego określone są w sposób niejednoznaczny. Może to skutkować znaczną dowolnością w wyborze wariantu realizacji oferty przewozowej. Prezes UTK sugeruje zatem wprowadzenie do zaktualizowanego Projektu Planu określonych zapisów, obligujących do monitorowania popytu na usługi przewozowe. Ponadto wskazane jest określenie bardziej jednoznacznych kryteriów realizacji danego wariantu. Rozwiązania takie mogą polegać np. na wprowadzeniu możliwości uruchomienia danego połączenia pod warunkiem określonej poprawy parametrów technicznych infrastruktury oraz określeniu wskaźników i wartości progowych, od których uzależniony będzie wybór danego scenariusza.

Odnosząc się do przekazanego pismem z dnia 8 stycznia 2014 r. projektu planu transportowego, Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę precyzyjnego określania linii komunikacyjnych, poprzez wskazywanie relacji, na których uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. Zaprezentowane w zaktualizowanym Projekcie Planu podejście pozostało jednak niezmienione, co zdaniem Prezesa UTK nie odpowiada w pełni wymogom zawartym w definicji linii komunikacyjnej, zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.), zwanej dalej: „Ustawą PTZ”. Wskazuje ona, że linią komunikacyjną określa się połączenie komunikacyjne wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów. Zgodnie z powyższym konieczne wydaje się uzupełnienie oznaczonych linii o miejsca do wsiadania i wysiadania podróżnych, a także określenie ich w sposób umożliwiający identyfikację stacji początkowej i końcowej w obrębie danego połączenia. Konieczna jest również ponowna weryfikacja planowanej sieci komunikacyjnej w celu wyeliminowania ewentualnych błędów pisarskich i ujednoczenia przebiegu planowanych linii komunikacyjnych z kształtem sieci kolejowej na terenie Dolnego Śląska. W trakcie analizy przekazanego do zaopiniowania

zaktualizowanego Projektu Planu zidentyfikowana została rozbieżność w tym zakresie dla połączenia Wrocław – Jawor przez Marcinowice. Jego przebieg obejmuje w zaktualizowanym Projekcie Planu linia kolejowe nr 273, 275 oraz 137. Tymczasem Marcinowice położone są przy linii kolejowej nr 285 w związku z czym podane w dokumencie charakterystyki przebiegu wskazanej linii komunikacyjnej są ze sobą sprzeczne.

Niezwykle istotna kwestia podniesiona w zaktualizowanym Projekcie Planu obejmuje propozycję, dotyczącą kształtowania zintegrowanego systemu taryfowego na terenie województwa. Nie odnosząc się do uzasadnienia przyjętego rozwiązania od strony ekonomicznej, Prezes UTK stoi na stanowisku, że zamieszczanie założeń funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w planach transportowych jest właściwym rozwiązaniem. Zgodnie z art. 15 ust.1 pkt 3 lit. b Ustawy PTZ zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania takiego systemu jest jednym z podstawowych obowiązków organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zawarcie ustaleń w tym zakresie w planie transportowym umożliwi dokładniejsze określenie zasad finansowania transportu publicznego w województwie, może również stanowić promocję przyjętych rozwiązań. Wybór modelu taryfowego powinien być jak najbardziej przyjazny dla pasażerów oraz zapewnić efektywne wydatkowanie środków publicznych. W celu realnej integracji systemów transportowych na terenie województwa, wskazane jest również dodatkowe określenie w zaktualizowanym Projekcie Planu warunków współpracy z organizatorami publicznego transportu zbiorowego innych szczebli w zakresie wspólnego systemu taryfowego.

W zakresie standardów jakości świadczonych usług, w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę stosowania wskaźników gwarantujących dostosowanie liczby miejsc w taborze do wielkości potoków pasażerskich. Ze względu na brak rozwiązań w tym zakresie (zaktualizowany Projekt Planu wskazuje jedynie, że: „pojemność taboru powinna być dostosowana do wielkości potoku podróżnych”) Prezes UTK podtrzymuje przekazane wcześniej stanowisko. Zaktualizowany Projekt Planu wskazuje również, że „w pojazdach winna być zapewniona dostateczna liczba miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich czy rowerów”. Egzekwowanie tego zapisu może w istotny sposób przyczynić się do poprawy dostępności transportu kolejowego na terenie województwa. Pojęcie „dostatecznej wielkości miejsca” jest jednak niejednoznaczne, dlatego w ocenie Prezesa UTK również w tym wypadku wskazane byłoby wprowadzenie wskaźnika, określającego gwarantowaną liczbę takich miejsc w pociągach.

W kwestii przewidywanego sposobu organizowania informacji pasażerskiej, zaktualizowany Projekt Planu zawiera liczne zmiany w stosunku do przedstawionych w styczniu bieżącego roku zapisów. Korzystnym rozwiązaniem jest usystematyzowanie zasad dotyczących kanałów dystrybucji informacji pasażerskiej. Propozycje przedstawione w zaktualizowanym Projekcie Planu zdaniem Prezesa UTK wymagają jednak weryfikacji w następującym zakresie:

- 1) Zmianie uległy zapisy dotyczące informacji udostępnianych na stronie internetowej. Zaktualizowany Projekt Planu zakłada udostępnienie przede wszystkim informacji na temat operatora, zrezygnowano jednak z zapisu dotyczącego wyszukiwarki połączeń. Pozytywna jest natomiast propozycja dotycząca zamieszczania na stronie internetowej informacji m.in. na temat planowanego przyjazdu do stacji docelowej, opóźnieniach, utrudnieniach w ruchu lub sytuacjach losowych.

- 2) W miejscach obsługi i odprawy podróżnych zaproponowano udzielania informacji w postaci: aktualnego rozkładu jazdy, sieci połączeń, maksymalnej taryfy, a także informacji dotyczących przewoźnika. Należy jednak wskazać, że zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117, poz. 684), zwanego dalej „Rozporządzeniem” plan transportowy powinien określić również zasady organizacji informacji pasażerskiej w sposób uwzględniający potrzeby społeczeństwa związane z dostępem do informacji w zakresie: regulaminu przewozu osób, obowiązujących opłat za przejazd (nie tylko na temat taryfy maksymalnej), obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, regulaminu przewozu osób, węzłów przesiadkowych oraz koordynacji połączeń. Należy przy tym zauważyć, że w zakresie opłat za przejazd, Załącznik II do Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 2007.315.14), przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawcy biletów są zobowiązani do dostarczenia pasażerom informacji m.in. na temat warunków najniższych opłat za przewóz, przed rozpoczęciem podróży. W tym kontekście niezrozumiałe wydaje się zamieszczanie obowiązku udostępniania informacji jedynie na temat taryfy maksymalnej.
- 3) Zaktualizowany Projekt Planu obliguje również do stosowania tablic kierunkowych na zewnątrz pojazdu, nie precyzując jednocześnie zasad ich rozmieszczenia. Należy zatem pamiętać, że umiejscowienie oraz prezentowane na zewnętrznych tablicach treści powinny być zgodne z §23 – §26 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211).
- 4) Konieczne wydaje się bardziej precyzyjne sformułowanie zasad rozmieszczania tablic z dynamicznym rozkładem jazdy, a także automatów biletowych. Zdaniem Prezesa UTK zaproponowane kryterium „wzmożonego ruchu pasażerskiego” uniemożliwia podejmowanie jednoznacznych decyzji dotyczących ich lokalizacji.
- 5) Nieuzasadnione wydaje się rezygnowanie z ustaleń dotyczących stosowania piktogramów symbolizujących zintegrowane węzły przesiadkowe. W ocenie Prezesa UTK system prostej identyfikacji wizualnej może przyczynić się do funkcjonowania bardziej czytelnego systemu informacyjnego. Wskazane zatem by było raczej dodatkowe rozszerzenie obowiązku stosowania tego typu symboli graficznych m.in. poprzez oznakowanie drzwi wejściowych przy których znajdują się miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, przewożących rowery lub wózki dziecięce. Rozwiązanie takie stosowane jest w wybranych państwach Unii Europejskiej oraz w SKM Trójmiasto. Bardzo ułatwia pasażerom znalezienie właściwego miejsca w pociągu, szczególnie przy krótkich postojach, które są specyficzne dla przejazdów aglomeracyjnych i regionalnych.

Kończąc niniejszą opinię należy również wskazać, że część graficzna zaktualizowanego Projektu Planu, stanowiąca Załącznik 1 do opracowania, w obecnej formie nie spełnia wymogów formalnych, określonych w §5 ust. 2 Rozporządzenia. Konieczne jest zatem

uzupełnienie dokumentu o następujące elementy: skala w formie liczbowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej opracowaniem. Dodatkowo, w ocenie Prezesa UTK, wskazane jest oznaczenie sieci komunikacyjnej poprzez wyróżnienie odrębnych linii komunikacyjnych na obszarze objętym opracowaniem.

Uprzejmie informuję, iż z dniem 29 września 2014 r. ulega zmianie adres korespondencyjny, siedziba Urzędu Transportu Kolejowego oraz numery telefonów stacjonarnych.

Nowy adres to:

*Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa*

Jednocześnie informuję, iż szczegółowe informacje dotyczące zmiany siedziby Organu oraz numerów telefonów będą umieszczane na stronie internetowej Urzędu www.utk.gov.pl.

PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jyl