

# Pociągi międzyregionalne kolei polskich

analizy

**Oferta przewozowa kolei charakteryzuje się dużą różnorodnością. Znaczne zróżnicowanie rynku przewozów pasażerskich spowodowało konieczność stworzenia takiej gamy produktów, która możliwie najlepiej jest w stanie zaspokoić życzenia klientów – pasażerów. Produktami tymi są pociągi o określonej charakterystyce. Podstawą zaliczenia pociągów do poszczególnych segmentów rynku jest kryterium dostępności. Dostępność należy rozumieć jako wielkość i rodzaj ośrodków sieci osadniczej obsługiwanej poszczególnymi rodzajami pociągów [6, 7].**

Na podstawie kryterium dostępności w ofercie przewozowej kolei polskich wyróżnia się następujące rodzaje (grupy) pociągów:

- międzyaglomeracyjne (kwalifikowane),
- międzyregionalne,
- regionalne,
- aglomeracyjne.

W 2000 r. w przewozach międzyregionalnych przewieziono 57,13 mln podróży [4]. Jest to prawie 6 razy tyle, ile w przewozach kwalifikowanych. Wykonana praca przewozowa wyniosła 12,47 mld pas.km, zaś średnia odległość przewozu – 218 km.

## Rys historyczny

W przeszłości, i to zarówno w latach przedwojennych, jak i powojennych, przewozy międzyregionalne w Polsce były realizowane pociągami pospieszonymi oraz dalekobieżnymi pociągami osobowymi. Pociągów pospiesznych było stosunkowo niewiele, pociągi osobowe zaś charakteryzowały się znaczną liczbą postojów i wypełniały także funkcję pociągów lokalnych. Relacje tych pociągów osobowych były niekiedy bardzo długie, jak na przykład Szczecin – Kraków przez Zieloną Górę (628 km), Gdynia – Lublin przez Olsztyn (604 km). W wielu relacjach nie kursowały żadne pociągi pospieszne. Na przykład w latach 70. (aż do 1982 r.) między Gdynią a Katowicami kursowały całorocznie aż 4 pary pociągów osobo-

wych, pociąg pospieszny jeździł zaś tylko w sezonie letnim. Prędkość handlowa większości dalekobieżnych pociągów osobowych była zazwyczaj bardzo mała, np. w relacji Gdynia – Lublin wynosiła niecałe 38 km/h.

Na kolejach polskich nazwy InterRegio używano początkowo do określenia przyspieszonych pociągów osobowych, zazwyczaj zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych. Pociągi takie uruchomiono po raz pierwszy w 1993 r. na trasie Gdynia – Elbląg. W 1995 r. nazwa InterRegio oraz skrót IR pojawiły się oficjalnie w rozkładzie jazdy. Oznaczono nim pociągi osobowe Gdynia Chylonia – Elbląg oraz pospieszne Gdynia – Olsztyn oraz Gdańsk – Toruń. Trzeba stwierdzić, że przynajmniej część relacji tych pociągów nie kwalifikowała się do zaliczenia ich do grupy pociągów międzyregionalnych. Z całą zaś pewnością, z uwagi na typ użytego taboru (zespoły EN71 oraz EN57), nie zapewniały one standardu, jaki powinien charakteryzować pociąg InterRegio.

W 1998 r. nazwą InterRegio objęto dużą grupę pociągów pospiesznych, na przykład w relacjach Tczew – Szczecin, Wrocław – Szczecin, czy Poznań – Kołobrzeg. Nie wiązało się to niestety z żadną poprawą oferowanego standardu. Praktycznie za jedyne na sieci PKP pociągi w standardzie InterRegio można uznać pociągi międzynarodowe Wrocław – Drezno. Poza tym w latach 1995–2000 kursował pociąg IR „Mare Balticum” z Berlina do Gdyni, a później do Olsztyna (w sezonie letnim do Elku).

## Charakterystyka obecnej oferty przewozowej w ruchu międzyregionalnym

### Struktura oferty

Koleje polskie uruchamiają obecnie znaczną liczbę pociągów międzyregionalnych o dość różnorodnym charakterze. Od 1 października 2001 r. operatorem tych pociągów w Polsce jest spółka PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Zdaniem Autora wydaje się logiczne wprowadzenie wewnętrznego podziału pociągów międzyregionalnych na następujące grupy pociągów:

- dzienne kursujące cyklicznie,
- dzienne nie kursujące w cyklu, w pojedynczych relacjach,
- nocne całoroczne,
- nocne sezonowe,
- hotelowe.

Pociągi międzyregionalne w ruchu cyklicznym są najbardziej istotnym elementem oferty w tym segmencie rynku przewozowego [3]. Pociągi te kursują na trasach o dużym potoku podróży. Przede wszystkim są to linie zbiegające się w węzle warszawskim: Warszawa – Łódź Fabryczna, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Warszawa – Kielce. Pociągi te kursują w cyklu dwugodzinnym, a na linii Warszawa – Łódź w cyklu godzinnym. Cykl, aczkolwiek z licznymi odchyleniami występuje też na trasach Wrocław – Katowice – Kraków, Olsztyn – Gdańsk – Gdynia – Szczecin oraz Szczecin – Poznań. Na wszystkich tych trasach w rozkładzie jazdy 2001/2002 próbowano ujednoczyć końcówki minutowe pociągów różnych relacji.

Tradycyjne pociągi nocne są traktowane przez PKP jako oferta zanikająca, która ma być stopniowo zastąpiona przez

## Pociągi międzyregionalne wybranych kolei europejskich

		[km]	Czas	Czas	V [km/h]	Liczba postojów	Odległość
<b>Niemcy</b>							
IR2204	Oberstdorf – München	172	2,47	2h28	69,73	8	19,1
IR2033	Oldenburg – Dresden	558	6,52	6h31	85,63	14	37,2
IR2009	Stralsund – Frankfurt(Main)	818	9,28	9h17	88,11	23	34,1
IR2455	Dusseldorf – Weimar	476	5,32	5h19	89,53	17	26,4
IR2640	München – Regensburg	138	1,47	1h28	94,09	3	34,5
IR2477	Hamburg Altona – Karlsruhe	681	6,98	6h59	97,52	24	27,2
IR2543	Münster (Westf) – Berlin	447	3,83	3h50	116,61	9	44,7
<b>Włochy</b>							
iR2233	Venezia S.L. – Bologna C	160	2,10	2h06	76,19	7	20,0
iR2089	Milano – Venezia S.L.	267	3,40	3h24	78,53	13	19,1
iR2132	Ancona – Milano C	423	5,37	5h22	78,82	23	17,6
iR2014	Milano – Torino PN	153	1,87	1h52	81,96	7	19,1
<b>Belgia</b>							
IR3535	Bruxelles Nat Luchthaven – Gent St. Pieters	74	1,42	1h25	52,24	14	4,9
IR3728	Bruxelles Nat Luchthaven – Quevy	92	1,63	1h38	56,33	14	6,1
IR4110	Kortrijk – Mechelen	99	1,52	1h31	65,27	12	7,6
IR3629	Bruxelles Nat Luchthaven – De Panne	155	2,22	2h13	69,92	12	11,9

pociągi dzienne i hotelowe. Na przykład w 1996 r. nocny pociąg pospieszny Szczecin – Jelenia Góra zastąpiono pociągiem dziennym. To samo stało się w 2000 r. z pociągami Szczecin – Kielce oraz Kraków – Jelenia Góra. Z kolei w 1993 r. zamiast pociągu pospiesznego Gdynia – Zakopane uruchomiono w tej samej relacji pociąg hotelowy „Tetmajer”.

Część nocnych pociągów pospiesznych, które niegdyś kursowały codziennie, kursuje obecnie tylko w sezonie letnim lub zimowym. Przykładami mogą być pociągi Gdynia – Katowice, Warszawa – Jelenia Góra/Kudowa Zdrój, Łódź – Zagórz. W rozkładzie jazdy ważnym od 6 stycznia 2002 r. znaczna liczba pociągów międzyregionalnych, zwłaszcza noc-

nych, jest oznaczona literą „G”, to znaczy kursuje tylko do odwołania. Dotyczy to tak ważnych relacji, jak Warszawa – Kołobrzeg, Gdynia – Szklarska Poręba, Białystok – Szczecin, czy Lublin – Jelenia Góra.

### Dostępność

Za miarę dostępności pociągu można przyjąć średnią odległość między kolejnymi stacjami zatrzymania. Odległość ta w przypadku pociągów pospiesznych w ruchu cyklicznym wynosi zazwyczaj około 25 km. Najmniejszą dostępnością charakteryzuje się pociąg pospieszny „Łodzianin”, który w drodze między Łodzią Fabryczną a Warszawą zatrzymuje się tylko w Łodzi Widzew. Jednak pociąg ten ma raczej charakter pociągu kwalifikowanego.

Najwięcej zatrzymań mają pociągi kursujące do miejscowości wypoczynkowych, na przykład „Wisetka” relacji Kraków – Wisła (postoje co niecałe 9 km!), „Ornak” Katowice – Zakopane (co 12,7 km).

Nieco mniejszą niż w przypadku pociągów dziennych dostępność mają pociągi nocne (postoje co 30–40 km).

### Prędkość handlowa

Prędkości handlowe pociągów międzyregionalnych w Polsce stopniowo się zmniejszają. Zasadniczą przyczyną jest pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury i związane z tym zmniejszanie prędkości rozkładowych oraz wprowadzanie ograniczeń. Można przy tym zaobserwować duże różnicowanie prędkości handlowych poszczególnych pociągów. O ile pociąg pospieszny „Łodzianin” Łódź Fabryczna – Warszawa osiąga w rozkładzie jazdy ważnym od 6 stycznia 2002 r.



Fot. 1. Pociąg InterRegio Bruksela – Bruksela Lotnisko

Tablica 2

## Wybrane pociągi międzyregionalne kolei polskich

		[km]	Czas	Czas	V [km/h]	Liczba postojów	Odległość
43505	Katowice – Zakopane	190	4,58	4h35	41,45	14	12,7
13507	Łódź Kaliska – Zagórz	572	13,68	13h41	41,80	20	27,2
60105	Wrocław – Szklarska Poręba	158	3,70	3h42	42,70	7	19,8
43506	Wisła Głębce – Kraków	139	3,20	3h12	43,44	15	8,7
86504	Szczecin – Jelenia Góra	375	8,10	3h06	46,30	15	23,4
36100	Kraków – Jelenia Góra	392	8,42	8h25	46,57	24	15,7
84504	Świnoujście – Katowice	666	12,97	12h58	51,36	24	26,6
86102	Szczecin – Wrocław	388	7,13	7h08	54,39	13	27,7
34102	Kraków – Katowice	78	1,37	1h22	57,07	5	13,0
28101	Kielce – Szczecin	619	10,57	10h34	58,58	22	26,9
16101	Warszawa – Jelenia Góra	511	8,70	8h42	58,74	18	26,9
12113	Warszawa – Kielce	188	2,90	2h54	64,83	6	26,9
45201	Bielsko Biała – Gdynia	624	9,57	9h34	65,23	19	31,2
38102	Przemyśl – Szczecin	892	13,60	13h36	65,59	36	24,1
45100	Katowice – Gdynia	569	8,37	8h22	68,01	14	37,9
65105	Wrocław – Olsztyn	470	6,72	6h43	69,98	22	20,4
38500	Kraków – Kołobrzeg	784	11,17	11h10	70,21	17	43,6
58103	Olsztyn – Szczecin	553	7,83	7h50	70,60	23	23,0
12101	Warszawa – Lublin	175	2,47	2h28	70,95	6	25,0
77109	Warszawa – Białystok	183	2,57	2h34	71,30	7	22,9
75105	Poznań – Gdynia	334	4,47	4h28	74,78	10	30,4
31100	Kraków – Łódź Fabr.	264	3,48	3h29	75,92	4	52,9
15109	Warszawa – Bydgoszcz	288	3,57	3h34	80,75	9	28,8
2201	Warszawa – Łódź Fabryczna	133	1,53	1h32	86,74	1	66,5

prędkość handlową 86,7 km/h, to pociąg pospieszny (sezonowy) Łódź Kaliska – Zagórz tylko 41,8 km/h.

**Przykłady organizacji przewozów międzyregionalnych**

Niemcy były pierwszym krajem, w którym wprowadzono nową kategorię pociągów międzyregionalnych – InterRegio (IR). Pierwsze pociągi InterRegio zaczęły kursować w 1989 r. w relacji Hamburg – Hanower – Getynga – Kassel. Pociągi InterRegio stopniowo zastąpiły dotychczasowe dzienne pociągi pospieszne (Schnellzüge), a częściowo także pociągi przyspieszone (Eilzüge). Od początku wyróżnikami oferty InterRegio były cykliczność kursowania (z reguły cykl 2-godzinny), skomunikowania na stacjach węzłowych z pociągami InterCity, duża prędkość maksymalna, wynosząca w niektórych przypadkach nawet 200 km/h, oraz gruntownie zmodernizowany tabor. W pociągach IR zastosowano dotychczasowe wagony pociągów pospiesznych, pochodzące z reguły z lat 70., które całkowicie przebudowano. Wnętrza wagonów składają się z części przedziałowej, przy czym nawet w drugiej klasie przedziały są pięciosobowe, oraz z części bezprzedziałowej. Istotny był sposób wprowadzenia nowej oferty. Ponieważ w początkowym okresie brakowało zmodernizowanych wagonów, w przewidywanych trasach pociągów

InterRegio uruchamiano pociągi pospieszne, kursujące cyklicznie.

Prędkość handlowa pociągów InterRegio w Niemczech wykazuje pewne zróżnicowania. W porównaniach najlepiej wypadają pociągi linii IR Münster – Berlin, które osiągają



Fot. 2. Jednym z nielicznych pociągów o standardzie InterRegio był niemiecki pociąg z Berlina do Olsztyna – Mare Balticum

prawie 117 km/h, najgorzej zaś pociągi Monachium – Oberstdorf (69 km/h).

Dostępność tych pociągów IR jest znacznie większa niż w przypadku pociągów ICE. Zatrzymują się one zazwyczaj co około 25–35 km, ale na przykład w relacji Münster – Berlin nawet co 45 km. Długości linii InterRegio sięgają nawet 818 km (Stralsund – Berlin – Frankfurt nad Menem), ale pojedyncze pociągi kursują w dłuższych relacjach, na przykład Hamburg – Konstanz (935 km), czy Stralsund – Hamburg – Karlsruhe (947 km).

Z biegiem lat oferta InterRegio została w Niemczech bardzo rozbudowana. Niestety od 1999 r. można zaobserwować regres tej grupy pociągów. Likwidację części połączeń DB AG motywuje ich dużym deficytem wynoszącym około 150 mln euro rocznie. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2001/2002 praca przewozowa zmniejszyła się o 13 tys. pociągokilometrów w ruchu IR dziennie [1]. Pewną szansą na ponowny rozwój przewozów międzyregionalnych jest ich możliwe przejęcie przez innego przewoźnika. Od lutego 2002 r. firma Connex uruchomiła takie pociągi w relacji Rostock – Berlin – Lipsk – Gera. Przedsiębiorstwo to planuje stworzyć sieć połączeń międzyregionalnych InterConnex [1].

We Włoszech istnieje grupa pociągów „interregionale” (iR). Kursują one zazwyczaj cyklicznie, w relacjach o średniej długości, jak Mediolan – Wenecja, Wenecja – Bolonia, Turyn – Mediolan, Ancona – Bolonia – Mediolan. W relacjach tych zastąpiły dotychczasowe pociągi przyspieszone (Diretto). Na wszystkich tych trasach kursują również pociągi kwalifikowane (InterCity lub Eurostar). Oprócz połączeń cyklicznych, na sieci kolei włoskich kursują też pojedyncze (dzienne) pociągi interregionale różnych relacji. W pociągach iR kolei FS nie są pobierane żadne dopłaty. W porównaniu z pociągami InterRegio kolei niemieckich, włoskie interregionale charakteryzują się większą dostępnością (postoje co około 20 km) i nieco mniejszą prędkością handlową, zazwyczaj nie przekraczającą 80 km/h.

W Szwajcarii pociągi InterRegio kursują w cyklu godzinnym w relacjach Bazylea – Neuchatel – Genewa, Brig – Lozanna – Genewa, Bazylea – Baden – Zurych – Chur, Bazylea – Aarau – Zurych, Bazylea – Zurych (lotnisko), Lucer-

na – Zurych (2 pociągi w ciągu godziny, z których jeden kursuje do lotniska). Na szczególną jednak uwagę zasługuje relacja St. Gallen – Zurych – Neuchatel – Lozanna – Genewa. Znaczna, jak na warunki szwajcarskie, jest jej długość (371 km), do obsługi pociągów wykorzystywane są zaś elektryczne zespoły trakcyjne z wychylnymi nadwoziami ICN. Między Zurychem a Genewą (287 km) pociągi IR mają 12 postojów, a mimo to czas przejazdu jest tylko o 13 min dłuższy w porównaniu z czasem osiąganym przez pociągi InterCity (3 postoje).

W Belgii pociągi InterRegio kursują w cyklu godzinnym na stosunkowo krótkich trasach, jak Bruksela Lotnisko – Bruksela Midi – Gandawa. Jednak najkrótsza relacja to Bruksela Lotnisko – Bruksela Midi. Taka relacja z pewnością nie odpowiada definicji pociągów międzyregionalnych.

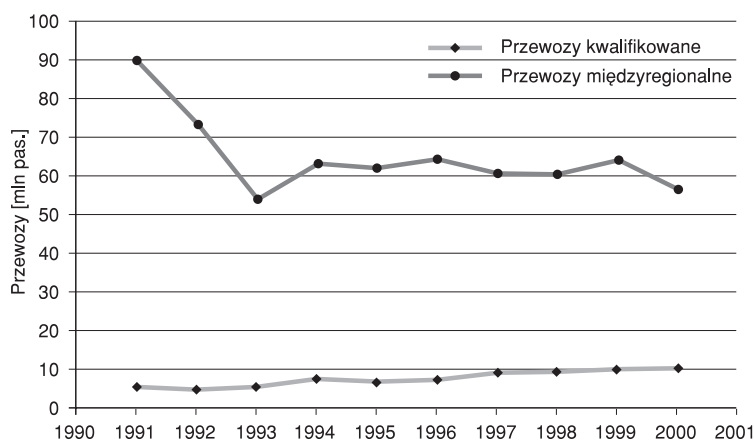
### Pożądane kierunki rozwoju przewozów międzyregionalnych w Polsce Pociągi dzienne

Istniejąca oferta przewozowa powinna być rozwijana ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzenia cykliczności kursowania pociągów międzyregionalnych na tych trasach, na których cykl nie został jeszcze wdrożony. Oferta ta, do czasu wprowadzenia do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru, nie powinna być jednak sprzedawana pod nazwą InterRegio. Kursujące cyklicznie pociągi międzyregionalne powinny kursować, tak jak dotychczas, jako pociągi pospieszne.

Już obecnie w wielu relacjach różnica czasów przejazdu pociągiem pospiesznym oraz regionalnym jest niewielka. Dlatego całkowicie nieuzasadnione wydaje się dalsze zwiększanie dostępności pociągów międzyregionalnych poprzez dodawanie kolejnych postojów. Odwrotnie, należałoby rozważyć likwidację części postojów, przede wszystkim na tych stacjach, które z powodzeniem mogłyby być obsługiwane przez pociągi regionalne. Właśnie fakt, że na wielu odcinkach pociągi pospieszne obsługują ruch regionalny jest ich poważnym mankamentem. Brak jest wyraźnie zarysowanej segmentacji rynku. W efekcie można zaobserwować duże różnice wielkości potoków podróży na poszczególnych odcinkach, co niewątpliwie utrudnia prawidłowy dobór pojemności składu. Szczególnie jest to widoczne w przypadku pociągów pospiesznych wyjeżdżających z dużych aglomeracji po godzinie 15.00, kiedy pociągi te zapewniają odwóz z pracy, co niekorzystnie odbija się na ich standardzie. Równocześnie zasadne byłoby pewne różnicowanie dostępności pociągu w zależności od długości jego relacji (im dłuższa relacja, tym rzadziej postoje).

Konieczne jest lepsze powiązanie ze sobą pociągów poszczególnych segmentów rynku poprzez integrację rozkładów jazdy (skomunikowania na stacjach węzłowych).

Równie konieczne wydaje się podnoszenie (na miarę posiadanych środków) oferowanego pasażerom standardu. Z tego powodu należałoby odejść od stosowania w ruchu międzyregionalnym elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN57 oraz EN71 i ED72, o poziomie technicznym i komfortu sprzed dziesiątek lat, w tych relacjach, w których nie



Rys. 1. Przewozy kwalifikowane i międzyregionalne w Polsce

występuje potrzeba zmiany kierunku jazdy. Stosowanie takich jednostek do obsługi pociągów relacji Warszawa – Kielce, zwłaszcza Warszawa – Częstochowa jest nieporozumieniem, szczególnie na drugiej z wymienionych tras, na której zespoły trakcyjne nie wykorzystują prędkości 120 km/h. Prawdziwym kuriozum jest wprowadzenie zespołów trakcyjnych w relacji Łódź – Kraków przez Centralną Magistralę Kolejową (!) gdzie w obliczu oferty pociągów ekspresowych i InterCity odgrywają one rolę usługi dla podróżnych drugiej kategorii.

### Pociągi nocne

W warunkach spowolnienia wzrostu gospodarczego i ze względu na niski poziom możliwości społeczeństwa polskiego nie wydaje się możliwe zastąpienie tradycyjnych pociągów pospiesznych pociągami hotelowymi. Wydaje się, że PKP to rozumie, czego dowodem jest zrezygnowanie z kursowania pociągu hotelowego Kraków – Szczecin – Świnoujście i uruchomienie zamiast niego pociągu pospiesznego „Przemysłanin” Przemysł – Szczecin – Świnoujście. Konieczna jest natomiast radykalna poprawa bezpieczeństwa podróżnych w pociągach kursujących nocą. Jest ona możliwa do osiągnięcia poprzez:

- zmniejszenie liczby postojów pociągów w godzinach nocnych (23.00–5.00), czy wręcz całkowite ich wyeliminowanie; na przykład nie znajdują uzasadnienia postoje pociągu Terespol – Szczecin na takich stacjach, jak Koło, Września, Wronki czy Szamotuły;
- wprowadzenie obowiązkowej (lub fakultatywnej) rezerwacji miejsc w wagonach z miejscami siedzącymi; dodatkowe wpływy z rezerwacji mogłyby być wykorzystane na pokrycie kosztów ochrony pociągu przez SOK lub inną wyspecjalizowaną firmę ochroniarską;
- zmniejszenie cen dopłat za miejsce do leżenia i za miejsce sypialne; celem tego działania powinno być zwiększenie liczby podróżnych korzystających z tych wagonów, zwłaszcza cena miejsc w wagonach sypialnych (140 zł za osobę w przedziale dwuosobowym) jest wygórowana w stosunku do możliwości finansowych pasażerów oraz do oferowanego komfortu jazdy; na kolejach czeskich dopłata za miejsce leżące wynosi 89 koron (niecałe 11 zł), a za miejsce sypialne (Double) – 222 korony (około 27 zł).

Pewne rozszerzenie oferty można osiągnąć poprzez umożliwienie przejazdu pasażerom także w niektórych pociągach pocztowo-bagażowych. Pociągi takie prowadzą zazwyczaj tylko 2–3 wagony bagażowe oraz pocztowe. Dołączenie wagonów dla podróżnych nie byłoby więc problemem. Przejazd podróżnych mógłby się odbywać według taryfy



Fot. 3. Stosowanie przestarzałych technicznie zespołów trakcyjnych w długich relacjach na liniach o prędkości 120 km/h, czy 160 km/h jest nieporozumieniem



Fot. 4. Pociąg hotelowy relacji Kraków – Gdynia

pospiesznej. Wzorem mogą być tu koleje węgierskie, które uruchamiają takie pociągi na trasach Budapeszt – Miskolc, Budapeszt Szombathely oraz Budapeszt – Pecs.

### Zagrożenia

#### Degradacja infrastruktury kolejowej

Wskutek znaczącego ograniczenia w ostatnich latach środków na naprawy infrastruktury, jej stan techniczny ulega stopniowemu pogorszeniu. Zużyciu technicznemu towarzyszy zużycie moralne, ponieważ wiele ze stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych reprezentuje stan techniki z lat sześćdziesiątych czy siedemdziesiątych [2].

Jeszcze w 1998 r. Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej szacowała, że stopniowa likwidacja zaległości w naprawach wymagałaby wykonywania 1830 km wymian torów rocznie, z tego 1150 km na liniach układu podstawowego. W ostatnich latach realizowano średnio około 30% tych potrzeb.

Jeżeli nawet weźmie się pod uwagę naturalne przekrawianie złego stanu torów w materiałach prezentowanych

przez decydentów, to można przyjąć, że aż 15–20% torów oraz rozjazdów kwalifikuje się do natychmiastowej wymiany. Efektem degradacji nawierzchni kolejowej są kolejne zmniejszenia prędkości rozkładowej na znacznej długości linii, których z kolei oczywistą konsekwencją są drastyczne wydłużenia czasu przejazdu. Najbardziej charakterystyczne przykłady to:

- zmniejszenia prędkości i liczne ograniczenia na linii Szczecin – Świnoujście; najkrótszy obecny czas jazdy pociągu pospiesznego ze Świnoujścia do Szczecina (116 km) przekracza 2 godz., tymczasem jeszcze w 1981 r. najszybszy pociąg, zresztą osobowy, pokonywał tę trasę dokładnie w 1 godz. 30 min;
- zmniejszenia prędkości na znacznej części Magistrali Nadodrzańskiej ze 100 km/h na 50–70 km/h, przez co przejazd tą trasą z Wrocławia do Szczecina trwa według obecnego rozkładu jazdy 7 godz. (jeszcze kilka lat temu – 5 godz.);
- zmniejszenia prędkości praktycznie na całym ciągu Katowice – Ostrów Wielkopolski – Poznań (320 km), w efekcie czego czas jazdy pociągu pospiesznego wydłużył się z 4 godz. 43 min w 1993 r. do ponad 6 godz. obecnie;
- wielokilometrowe ograniczenia prędkości do 30 km/h na linii Wrocław – Jelenia Góra spowodowały w ciągu kilku lat wydłużenie czasu jazdy z 2 godz. do 2 godz. 50 min (czas jazdy w 1939 r. wynosił 1 godz. 42 min).

#### **Brak systemowego rozwiązania finansowania przewozów międzyregionalnych**

Reforma kolejnictwa w Polsce nie rozwiązała problemu finansowania przewozów międzyregionalnych. Mimo że ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” stanowi, że organizowanie i dotowanie tych przewozów jest zadaniem ministra właściwego do spraw transportu [5], brakuje środków na realizację tego zadania. Kwota 300 mln zł, jaką przewidział ustawodawca na finansowanie przewozów kolejowych na 2001 r., została w całości rozdzielona pomiędzy województwa samorządowe. Pierwotnie zakładano wydzielenie pewnej sumy na dotowanie pociągów międzywojewódzkich, jednak przy tak małej dotacji nie było to realne, gdyż uszczuplonoby i tak niewystarczające kwoty przeznaczone na dotowanie przewozów regionalnych, których sytuacja finansowa jest znacznie gorsza.

#### **Postępująca dekapitalizacja i zużycie moralne taboru**

Jeszcze w 1998 r. koleje polskie planowały modernizację wagonów pasażerskich z przeznaczeniem ich do przewozów InterRegio [6, 7]. Zakładano, że część przebudowanych wagonów będzie w układzie przedziałowym, część zaś

w układzie bezprzedziałowym (w tym wagony w wersji zmodyfikowanej do przewozu osób niepełnosprawnych). Plany te nie zostały niestety zrealizowane. Od kilku lat praktycznie ustały dostawy nowych wagonów oraz lokomotyw, np. w 2000 r. tabor do przewozów pasażerskich wzbogacił się jedynie o 15 wagonów [4]. Oznacza to, że średni wiek taboru niepokojąco wzrasta. Wagony eksploatowane obecnie w pociągach pospiesznych charakteryzują się przestarzałą konstrukcją, a ich estetyka nie odpowiada współczesnym trendom.

#### **Podsumowanie**

Pociągi międzyregionalne odgrywają istotną rolę w obsłudze dużych i średnich miejscowości, zwłaszcza tych, które nie są obsługiwane pociągami kwalifikowanymi. Ten segment rynku wymaga jednak istotnych przeobrażeń. Konieczne jest precyzyjne zdefiniowanie oferty przewozowej dostosowanej do potrzeb i preferencji podróżnych. Wydaje się, że wśród tych preferencji za najważniejsze należy uznać dobry standard, cenę adekwatną do jakości usługi oraz zapewnienie poczucia bezpieczeństwa (zwłaszcza przy podróżach odbywanych w porze nocnej).

Istnieje duże zagrożenie dalszego funkcjonowania tego segmentu przewozów, czego widocznym objawem są oznaczenia „G” przy wielu pociągach pospiesznych w tabelach rozkładu jazdy. Trzeba jednak pamiętać, że rezygnacja z tych pociągów oznaczałaby dla transportu kolejowego utratę dużej rzeszy klientów. Na taką stratę kolej nie może sobie pozwolić.



Fot. Jacek Goździewicz

#### **Literatura**

- [1] *Eine Chance für den InterRegio*. Eisenbahn-Revue-International 10/2001.
- [2] Massel A.: *Aktualne problemy infrastruktury kolejowej w Polsce*. Rynek kolejowy 1/2001.
- [3] *Programowanie rozwoju połączeń kwalifikowanych i międzyregionalnych na sieci PKP*. CNTK. Warszawa 1996.
- [4] Raport roczny PKP 2000.
- [5] Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Dz.U. nr 84, poz. 948.
- [6] Żurkowski A.: *Modernizacja wagonów pasażerskich do przewozów InterRegio*. Technika Transportu Szynowego 6/1998.
- [7] Żurkowski A.: *Obecna i perspektywiczna oferta PKP w przewozach pasażerskich*. Technika Transportu Szynowego 10/1998.

Autor

dr inż. Andrzej Massel

Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa