

Andrzej Massel

Szybkie pociągi regionalne

Rynek regionalnych przewozów pasażerskich jest dla systemu transportu kolejowego szczególnie trudny. Przewozy w regionach na małe i średnie odległości poddane są silnej presji konkurencyjnej zarówno ze strony transportu indywidualnego, jak i ze strony transportu autobusowego. Te systemy transportowe odznaczają się większą niż kolej elastycznością i bliższe są rozwiązaniu idealnemu, jakim, w oczach pasażera, jest transport od drzwi do drzwi.

W tych warunkach przyciągnięcie przez kolej pasażerów wymaga stworzenia dla nich atrakcyjnej oferty przewozowej. Większą atrakcyjność oferty można uzyskać poprzez następujące działania:

- skrócenie czasu przejazdu,
- częstotliwość obsługi,
- bezpośredniość połączeń lub minimalizację liczby przesiadek,
- zapewnienie punktualności,
- zapewnienie dużej dostępności oferty
- wzajemne dopasowanie pojazdów i infrastruktury stacji oraz przystanków (przede wszystkim peronów).

W ocenie pasażerów szczególne znaczenie mają dwa pierwsze z wymienionych działań. Skrócenie czasu przejazdu jest możliwe przede wszystkim przez zwiększenie prędkości maksymalnej pociągu. Niemniej jednak duży wpływ na czas przejazdu mają także charakterystyka użytego taboru (przyspieszenie rozruchu, opóźnienie hamowania) a także liczba postojów na trasie i sumaryczny czas ich trwania.

Zapewnienie dużej częstotliwości obsługi jest zadaniem bardzo istotnym, gdyż tylko wtedy pasażer ma możliwości wyboru pociągu (połączenia) dopasowanego do jego potrzeb. Spełnienie postulatu atrakcyjnej częstotliwości wymaga pokonania kilku barier. Główną wydaje się fakt, że uruchomienie każdego pociągu generuje dodatkowe koszty, które musi ponieść przewoźnik. Ponadto na niektórych odcinkach linii napotyka się barierę wynika-

jącą z przepustowości tych odcinków. Racjonalne wydaje się powiązanie zwiększenia częstotliwości z wdrożeniem zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy. Stałe odstępy czasowe pomiędzy poszczególnymi pociągami tych samych relacji i ujednolicone końcówki minutowe stanowią poważny atut marketingowy i ułatwiają „sprzedawanie” oferty.

Przewozy regionalne charakteryzują się największą dostępnością spośród wszystkich segmentów przewozów kolejowych. Przez wiele lat oferowany był pasażerom tylko jeden, podstawowy, poziom obsługi, a jedynym produktem był pociąg osobowy zatrzymujący się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych. Potoki podróżnych są dla poszczególnych stacji i przystanków bardzo zróżnicowane, dlatego wskazane jest rozważenie możliwości wyodrębnienia w przewozach regionalnych dwóch poziomów obsługi, a więc i dwóch produktów o zróżnicowanej charakterystyce. Pomocne mogą tu być przykłady rozwiązań stosowanych na różnych kolejach europejskich.

Regional Express DB Regio

W Niemczech od szeregu lat funkcjonują w ruchu regionalnym dwa produkty: Regional Bahn (RB) oraz Regional Express (RE). Różnica między nimi dotyczy dostępności. Regional Bahn to produkt o możliwie największej dostępności, a więc i dużej liczbie postojów. Z kolei Regional Express jest produktem łączącym średnie miejscowości w regionach z dużymi węzłami kolejowymi i zapewniającym powiązanie z jednej strony z ruchem dalekobieżnym (ICE, IC, IR), z drugiej zaś strony z ruchem podmiejskim w aglomeracjach (sieci S-Bahn). Od 2001 r. pojawiła się jeszcze jedna kategoria pociągów: InterRegioExpress (IRE). Wbrew nazwie jest to produkt należący do ruchu regionalnego, który miał zastąpić likwidowane pociągi InterRegio. Charakterystyka pociągów IRE jest zbliżona do Regional Express. Obowiązują w nich wszystkie bilety stosowane w ruchu regionalnym, łącznie z Schönes Wochenende (tanie bilety weekendowe) oraz tzw. Län-



Fot. 1. Pociąg regionalny RE obsługiwany autobusem szynowym Stadler (seria 646) w Neuruppin

Fot. A. Massel, 2000



Fot. 2. Autobus szynowy RegioShuttle kursujący jako pociąg IRE w relacji Aalen - Ulm. Cecha szczególna: brak klasy pierwszej (maj 2002)

Fot. A. Massel

der Ticket (bilety ważne na obszarze poszczególnych krajów związkowych).

W poszczególnych regionach pociągi ruchu podmiejskiego kursują cyklicznie w ujednoczonych relacjach tworzących linie RE lub RB. Przykładowo w Brandenburgii linia Frankfurt nad Odrą – Berlin – Magdeburg nosi oznaczenie RE1, linia Rathenow – Berlin – Cottbus oznaczenie RE2, linia zaś Stralsund – Berlin – Dessau oznaczenie RE3, itd. Typowe częstotliwości to 60 lub 120 min.

Pociągi Regional Express charakteryzują się zróżnicowaną prędkością maksymalną oraz handlową. Największa prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Osiągają ją pociągi linii RE przechodzących przez węzeł berliński (na przykład na odcinkach Rathenow – Berlin Spandau, Ludwigslust - Wittenberge – Berlin Spandau) oraz pociągi obsługiwane zespołami spalinowymi z wychylnym nadwoziem, na przykład Norymberga – Hof, Norymberga – Bayreuth, Norymberga – Schwandorf oraz Norymberga – Weiden w Bawarii. Prędkości handlowe przekraczają niekiedy nawet 100 km/h.

W pociągach regionalnych kolei niemieckich oferowane są z reguły obie klasy, aczkolwiek znane są wyjątki od tej zasady. Na przykład pociągi RE na linii Aalen – Ulm w Badenii-Wirtembergii obsługiwane autobusami szynowymi RegioShuttle mają miejsca tylko w klasie drugiej.

Szybkie pociągi regionalne kolei francuskich

We Francji rozwinięta została sieć kolejowych połączeń regionalnych sprzedawanych pod marką TER. Niektóre z nich odznaczają się prędkościami charakterystycznymi raczej dla pociągów kwalifikowanych, a nie regionalnych. Przełomem było uruchomienie w 1991 roku bardzo szybkich pociągów regionalnych „Metralasace” na trasie Strasbourg – Mulhouse (Miluza) – Basel (Bazylea) w Alzacji. Pociągi te, zestawione ze zmodernizowanych wagonów typu Corail z miejscami w klasie pierwszej i drugiej, osiągają prędkość maksymalną 200 km/h. Obsługę trakcyjną zapewniają lokomotywy typu 26000 Sybic. Ciekawostką może być fakt, że pociągi TER są na tej trasie o kilka minut szybsze niż pociągi EuroCity.

Sukces oferty „Metralasace” zachęcił inne regiony do wprowadzenia podobnych pociągów. Najlepszym przykładem są pociągi „Metroloire” obsługujące trasę z Orleanu do Tours i Nantes. Prędkości handlowe najlepszych pociągów TER osiągają 125 km/h. W odróżnieniu od regionalnych ekspresów kolei niemieckich, pociągi TER nie kursują w cyklu. Charakteryzują się też znacznie mniejszą od nich dostępnością.

Szybkie pociągi regionalne kolei hiszpańskich

Koleje hiszpańskie rozwinęły w ostatnich latach ofertę szybkich połączeń regionalnych. Od 1993 roku funkcjonuje sieć pociągów Catalunya Regional Express obsługująca linie zbiegające się w Barcelonie. Główne miasta w Katalonii uzyskały w ten sposób cykliczne połączenia z częstotliwością co godzinę lub co dwie godziny. Obsługę tych pociągów zapewniły zmodernizowane jednostki serii 432 oraz 444. Wszystkie pociągi mają wagony klimatyzowane.

Najciekawszym produktem wydają się jednak pociągi TRD (Tren Regional Diesel), obsługiwane jednostkami spalinowymi stanowiącymi konstrukcyjne rozwinięcie duńskich pociągów IC3 a wyprodukowanymi przez konsorcjum Adtranz i CAF. Część tych



Fot. 3. Skład pociągu RE na stacji Dresden-Neustadt (6.05.2003) Fot. A. Massel



Fot. 4. Pociąg linii RE1 na stacji Berlin ZOO. Popularność linii spowodowała konieczność dokupienia nowych wagonów piętrowych i wydłużenia składów do 5 - 6 wagonów w układzie push-pull z lokomotywą. Prędkość maksymalna pociągów tej linii wynosi 160 km/h Fot. J. Raczyński



Fot. 5. Pociąg regionalny La Rochelle - Poitiers na dworcu w la Rochelle (czerwiec 2001) Fot. A. Massel

jednostek wyposażono w system przechyłu nadwozia w łuku. Pociągi TRD uruchomiono w Andaluzji, Kastylii oraz Galicji. Obsługują one niekiedy długie relacje, na przykład Sewilla – Almeria (o długości 471 km) oraz Sewilla – Malaga (236 km). Ich cechą charakterystyczną jest niewielka liczba postojów na trasie oraz

dużą prędkość handlową sięgającą 100 km/h. Na przykład niektóre z pociągów TRD pokonują odcinek Dos Hermanas – Granada (275 km) bez zatrzymania. Aż 10 par pociągów TRD obsługuje trasę La Coruna – Vigo (179 km) w Galicji. Inna obsługiwana relacja łączy Madryt z Salamanką.

Na odcinkach obsługiwanych przez pociągi TRD kursują też pociągi lokalne, zatrzymujące się na wszystkich stacjach. W ten sposób na kolejach hiszpańskich funkcjonują dwa poziomy obsługi w ruchu regionalnym.

Również na liniach zelektryfikowanych kursują w Hiszpanii przyspieszone pociągi regionalne. Na przykład na odcinku Kadyks – Sewilla w Andaluzji (155 km) kursuje w dni robocze aż 11 par takich pociągów (Andalucia Expres). Jeden z nich dociera przez Kordowę aż do Jaen pokonując trasę długości 418 km.

Układ pociągów regionalnych na odcinkach Kadyks – Sewilla oraz La Coruna – Vigo jest zbliżony do cyklicznego, przy częstotliwości, w zależności od pory dnia, co 1 godzinę lub, co 2 godziny.

W pociągach TRD obowiązuje rezerwacja, zaś w pociągach Andalucia Expres jest ona fakultatywna. Opłata za przejazd jest nieco wyższa niż w tradycyjnych pociągach regionalnych. Pociągi regionalne w Hiszpanii mają zasadniczo tylko jedną klasę.

Pociągi InterPici na Węgrzech

Ciekawą koncepcję szybkich pociągów regionalnych opracowano i wdrożono na Węgrzech. Od kilku lat kolejce węgierskie (MÁV Rt) uruchamiają znaczną liczbę pociągów InterPici (IP). Są to pociągi z rezerwacją miejsc pełniące przede wszystkim funkcję dowozową w stosunku do pociągów InterCity, ale także zapewniające dojazd z miast średniej wielkości do głównych ośrodków regionalnych, takich jak Miskolc i Debreczyn. Przykładowe relacje to Miskolc – Ozd, Miskolc – Satoraljaújhely, Debreczyn – Fehérgyarmat, Békécsaba – Szeged. Tabor do zestawienia pociągów InterPici stanowią zazwyczaj zmodernizowane lekkie wagony spalinowe (autobusy szynowej) Bzmot produkcji czechosłowackiej z miejscami jedynie w klasie drugiej. Opłata za przejazd pociągiem IP jest nieco wyższa w porównaniu ze zwykłym pociągiem regionalnym. Na trasie Miskolc – Ozd (58 km) wynosi ona 556 Ft zamiast 436 Ft za pociąg osobowy.

Szybkie pociągi na Wschodzie

Również w krajach Europy Wschodniej można zaobserwować tendencję do wyodrębniania w ruchu regionalnym pociągów o ograniczonej dostępności i podwyższonym komforcie. Stosunkowo



Fot. 6. Szybki pociąg Pasażerski Tartu – Tallin na trasie (Raasiku, 3.08.2003)

Fot. A. Massel

dużo takich pociągów uruchomiły koleje ukraińskie (UZ), na przykład w relacjach Lwów – Stryj – Truskawiec czy Lwów – Równe. Obsługiwane są one zmodernizowanymi jednostkami elektrycznymi (Elektropoezd povysennoj komfortnosti). W pociągach tych pasażerowie mają do wyboru trzy klasy, a niekiedy także bufet.

Od kilku lat pociągi przyspieszone zaczęły być wprowadzane na kolejach rosyjskich. Prowadzą one takie pociągi na trasie Moskwa – Riazan (2 pary) oraz Moskwa – Tuła (1 para pociągów). Również tu rozszerzono ofertę, dając pasażerom możliwość wyboru klasy.

W Estonii pociągi przyspieszone, obsługiwane zmodernizowanymi spalinowymi zespołami trakcyjnymi DR1A, kursują na linii Tallin – Tartu. W odróżnieniu od pozostałych pociągów kolei estońskich (Edelaraudtee) oferowane są miejsca klasy 1 i 2.

Dotychczasowe doświadczenia kolei polskich

Przyspieszone pociągi regionalne były już w przeszłości uruchamiane także na kolejach polskich. Nie tworzyły jednak nigdy odrębnej kategorii.

Przykładem takich szybkich połączeń regionalnych były dwie pary pociągów na trasie Gdynia – Chojnice obsługiwane wagonami motorowymi SN61 kursujące od 1961 roku, czy pociąg z Jeleniej Góry do Wrocławia uruchomiony w 1975 r. Od 1978 r. kursował w sezonie letnim (a od 1980 r. codziennie) bardzo szybki pociąg regionalny na trasie Szczecin – Świnoujście. Pociąg ten pokonywał odcinek Szczecin Dąbie – Międzyzdroje (84 km) bez zatrzymania. Czas przejazdu na całej trasie wynosił tylko 1,5 godziny. W latach osiemdziesiątych pociągi przyspieszone uruchomiono na przykład na trasach Katowice – Racibórz (1983), Słupsk – Piła (1984), Szczecin – Gorzów Wielkopolski przez Krzyż (1984). Zazwyczaj już po kilku latach takie pociągi przestały się odróżniać od zwykłych pociągów osobowych.

Szersza tego rodzaju oferta pojawiła się w latach 1993-1994 na terenie Pomorza. Od 1 marca 1993 r. uruchomiono pociągi przyspieszone na trasie Gdynia – Elbląg o nazwach „Artus” i „Żuławy”. Poza postojami na terenie Trójmiasta zatrzymywały się one tylko w Tczewie i w Malborku, dzięki czemu czas podróży między Gdańskiem Głównym a Elblągiem skrócił się do około godziny. Pociągi obsługiwano zmodernizowanymi jednostkami typu EN71, zapewniającymi możliwość jazdy z prędkością 110 km/h i lepsze niż przy jednostce typu EN57 przyspieszenie rozruchu. Od 4 maja 1993 r. podobne pociągi zaczęły kursować w relacjach Toruń Wschodni – Bydgoszcz Główna (2 pary: „Flisak” i „Brdą”) oraz Toruń – Inowrocław („Flisak”). Od wejścia w życie letniego rozkładu jazdy 1993 r. przybyła trzecia para pociągów przyspieszonych na odcinku Gdańsk – Elbląg („Kaper”). Z kolei od 21 czerwca 1993 r. rozpoczęto obsługę relacji kolejnych relacji: Gdańsk – Słupsk („Pobrzeże”) oraz Gdynia – Słupsk („Bryza”). Od 26 września 1993 r. (w zimowym rozkładzie jazdy 1993/1994) pojawił się pociąg osobowy „Torunianin” z Torunia Wschodniego przez Bydgoszcz do Gdańska (215 km). Wreszcie w 1994 r. zaczął kursować pociąg przyspieszony „Chojniczanie” relacji Bydgoszcz – Chojnice. Był to pierwszy tego typu pociąg obsługiwany trakcją spalinową.

W Małopolsce od 1992 r. kursował przyspieszony pociąg osobowy „Klimczok” obsługujący relację Kraków Główny – Bielsko Białą przez Wadowice. Również w 1992 r. uruchomiono pociąg „Rachowiec” z Katowic do Zwardonia kursujący w soboty i niedziele.

W 1993 r. uruchomiono pociąg przyspieszony na trasie Częstochowa – Wrocław. Pociąg ten wyróżniał się tym, że na niezelektryfikowanym odcinku Kępno – Oleśnica skład przeciągano lokomotywą spalinową bez odczepiania elektrowozu. Pozwalało to skrócić czas postojów na stacjach Kępno i Oleśnica. Od września 1993 r. zaczęły kursować dwie pary pociągów przyspieszonych na trasie Poznań – Zielona Góra (od 1994 r. jako pociągi pospieszne). W rozkładzie jazdy na 1994 r. po raz pierwszy pojawił się pociąg osobowy przyspieszony z Warszawy do Płocka.

Innym pozytywnym przykładem przyśpieszonych połączeń regionalnych są pociągi Skarżysko Kamienna – Łódź Fabryczna, które od 1994 roku kursują z ograniczoną liczbą postojów pomiędzy Tomaszowem Mazowieckim a Łodzią.

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych liczba nowo uruchamianych szybkich połączeń regionalnych uległa znacznemu zmniejszeniu. Nowszy przykład to pociąg „Bursztyn” relacji Grudziądz – Słupsk kursujący od czerwca 2001 r. przez województwo pomorskie.

Przyspieszone pociągi osobowe często określano mianem IntraRegio. Nazwa ta, zresztą nie zawsze podawana w rozkładach jazdy, zupełnie nie pasowała do charakterystyki tych pociągów, gdyż były to pociągi regionalne a nie międzyregionalne. Widoczny był przy tym pewien brak konsekwencji. Część pociągów, uruchomionych początkowo jako osobowe, przekwalifikowano następnie na pospieszne. Tak się stało już we wrześniu 1993 r. z pociągami „Bryza” i „Pobrzeże”, zaś od maja 1994 r. z pociągiem „Torunianin”.

Niestety, w większości przypadków, pociągi przyspieszone zatraciły po kilku latach swój pierwotny charakter. Stało się tak wskutek zwiększenia liczby postojów, dodawanych zazwyczaj po różnych, nie zawsze obiektywnie uzasadnionych, interwencjach. Tak stało się na przykład z pociągami przyspieszonymi na trasie Gdynia – Elbląg. Od 6 stycznia 2002 r., z inicjatywy samorządu Województwa Pomorskiego, ponownie uruchomiono 4 pary pociągów przyspieszonych na trasie Gdynia – Elbląg. Mimo zachęcających wyników oferta ta przetrwała tylko 11 miesięcy. W rozkładzie jazdy 2002/2003 wymienione pociągi zatrzymują się na licznych stacjach pośrednich. Działanie takie jest dowodem niekonsekwencji przewoźnika kolejowego i jest sprzeczne z tendencją do tworzenia szybkich połączeń regionalnych w systemie RegioPlus.

RegioPlus

Od 5 maja 2003 r. spółka PKP Przewozy Regionalne uruchomiła 10 osobowych pociągów przyspieszonych (5 par) pod nazwą RegioPlus. Wyrażane były opinie, że wprowadzenie tej oferty ma złagodzić negatywny wydźwięk planowanych decyzji o odwołaniu ponad 1000 pociągów regionalnych. Pociągi te spotkały się z życzliwym przyjęciem ze strony pasażerów, stąd decyzje przewoźnika o uruchomieniu kolejnych 23 pociągów RegioPlus od 1 września 2003 r.

Na stronie internetowej PKP Przewozy Regionalne umieszczono następującą charakterystykę nowego produktu: „RegioPlus to z reguły pociągi zestawione z elektrycznych zespołów trakcyjnych o podwyższonym standardzie, zatrzymujące się na wybranych stacjach, pełniące rolę szybkiego przywozu/odwozu osób przemieszczających się w obrębie dużych aglomeracji. Oznaczone są charakterystycznymi tablicami umieszczonymi na szybie czołowej z napisem RegioPlus i relacją danego pociągu. Pasaże-

rowie mogą odbywać podróż na podstawie biletów zakupionych według taryfy na pociągi osobowe z zastosowaniem indywidualnie przystługujących ulg”. Można dyskutować nad trafnością takiego zdefiniowania produktu, przede wszystkim z uwagi na nieprecyzyjność czy wręcz wewnętrzną sprzeczność zawartych w cytowanej charakterystyce sformułowań. Dlatego poniższa analiza określa ten produkt na podstawie faktycznych jego cech.

Oferta była wprowadzana w trakcie obowiązującego rozkładu jazdy, co może tłumaczyć pewną przypadkowość w doborze relacji pociągów. Biorąc jako kryterium genezę tych pociągów, można je podzielić na trzy grupy:

- 1) pociągi uruchomione dodatkowo w stosunku do wcześniej kursujących pociągów; przykładem są pociągi relacji Warszawa – Skierniewice i Warszawa – Sochaczew kursujące od maja, oraz pociągi relacji Poznań – Wrocław, Olsztyn – Elbląg czy Warszawa – Legionowo kursujące od września;
- 2) dotychczasowe pociągi osobowe, które w niezmiennym rozkładzie jazdy kursują pod szyldem RegioPlus (np. Poznań – Konin oraz Warszawa – Lublin); w niektórych przypadkach dodane zostały dodatkowe postoje, jak w przypadku relacji Lublin – Warszawa;
- 3) dawne pociągi pospieszne przekwalifikowane na RegioPlus („Karolinka” Kraków – Katowice, „Dunajec” Kraków – Nowy Sącz, „Orlik” Kraków – Częstochowa oraz pociąg Katowice – Częstochowa).

Pociągi RegioPlus obsługiwane są jednostkami elektrycznymi serii ED72 oraz EN57 po naprawach głównych. Zasadniczo oferowana jest zarówno klasa 1 jak i klasa 2. Jedynie w relacji Poznań – Konin kursuje skład wagonowy.

Z przeglądu relacji RegioPlus wynika, że nie zdefiniowano zakresu długości obsługiwanych tras. W efekcie widoczne jest duże zróżnicowanie tej długości. Najkrótsza relacja Warszawa Gdańska – Legionowo ma długość 21 km, do najdłuższych należą relacje Warszawa Zachodnia – Lublin (179 km), Kraków – Nowy Sącz (167 km), Poznań – Wrocław (165 km).

Drugą wątpliwość dotyczy dostępności pociągów. Największą dostępnością charakteryzuje się pociąg Lublin – Warszawa Zachodnia zatrzymujący się na 34 stacjach i przystankach pośrednich, co daje średnią odległość pomiędzy punktami zatrzymania nieco tylko przekraczającą 5 km. Analogiczna odległość dla pociągu relacji Kraków – Nowy Sącz wynosi 18,5 km.

Prędkości handlowe pociągów RegioPlus są także bardzo zróżnicowane i mieszczą się w zakresie od 46 do 81 km/h. Wynikają one ze stanu infrastruktury na obsługiwanych liniach (istniejące prędkości rozkładowe oraz ograniczenia). Najmniejszą prędkość handlową mają pociągi Warszawa Gdańska – Legionowo. Przyczyną jest w tym przypadku ciągłe ograniczenie prędkości do 40 km/h na długości kilku kilometrów. Z kolei na szeregu innych trasach większe znaczenie mają (ograniczone) możliwości trakcyjne eksploatowanego taboru. Pociągi obsługiwane zespołami typu EN57 kursują z prędkością maksymalną 100 km/h (choć prędkość konstrukcyjna tych pojazdów wynosi 110 km/h). Natomiast pociągi obsługiwane zespołami ED72 mają prędkość maksymalną 110 km/h. W ten sposób nie wykorzystuje się prędkości drogowych na przykład na odcinkach Dąbrowa Górnicza – Częstochowa (120 km/h), Piława – Lublin (120-140 km/h), Podtęże – Tarnów (120 km/h).

Poważną wadą pociągów Regio Plus jest ograniczenie ich kursowania do godzin szczytu porannego i popołudniowego. Na żadnej trasie nie kursują one w ruchu cyklicznym.

Z kolei jako bardzo cenne należy uznać stosowanie taryfy takiej samej, jak w pociągach osobowych, co jest bardzo istotne dla sukcesu przedsięwzięcia. Potwierdza to przykład pociągu „Bryza” kursującego w latach 1993–1995 na trasie Gdynia – Słupsk, w którym frekwencja znacząco się zmniejszyła po przekwalifikowaniu z osobowego na pociąg pospieszny. Istotny jest też fakt, że większość pasażerów korzystających z biletów okresowych wykupuje je tylko na pociąg osobowy.

Przedstawione zastrzeżenia nie mogą jednak przestonić faktu, że idea uruchomienia przyspieszonych pociągów regionalnych jest racjonalna, stąd ofertę RegioPlus wypada uznać za krok we właściwym kierunku.

Co dalej?

Doświadczenia kolei europejskich wskazują na coraz dalej idące różnicowanie produktów w ruchu regionalnym. Uzasadnia to celowość wprowadzenia na szerszą skalę szybkich pociągów regionalnych również na kolejach polskich. Najprostszym wyjściem wydaje się rozszerzenie oferty RegioPlus i uruchomienie kolejnych pociągów tej kategorii. Trzeba pamiętać, że zróżnicowanie dostępności pociągów regionalnych jest uzasadnione jedynie w określonych warunkach. W przypadku kolei polskich warunki te można zdefiniować następująco:

- stosunkowo duża prędkość maksymalna – 100 km/h lub więcej,
- duży potok podróżnych – nie mniej niż 2000 pasażerów na dobę w jednym kierunku,
- zróżnicowanie potoków stacyjnych – możliwość wyróżnienia stacji o zdecydowanie większym potoku niż pozostałe

W relacjach spełniających powyższe kryteria uzasadnione jest wprowadzenie obok (ale nie zamiast) tradycyjnych pociągów osobowych produktu o podwyższonym komforcie i mniejszej dostępności. Przyspieszone pociągi regionalne mają w warunkach polskich szansę utrzymać dotychczasowych klientów kolei i przyciągnąć nowych. Stanie się tak jednak tylko wtedy, gdy będzie to nowy produkt, o zdecydowanie lepszej niż dotąd jakości.



Fot. 7. Pociąg RegioPlus „Karolinka (E34119) relacji Kraków Gl. – Katowice na szlaku Katowice Szopienice – Katowice Zawodzie. 16.05.2003 r.

Fot. R. Rusak

Zdaniem Autora takim produktem powinien się stać pociąg będący odpowiednikiem pociągu typu Ekspres Regionalny (ER) kolei niemieckich. Produkt ten można zdefiniować następująco:

- pociąg o składzie dostosowanym do rzeczywistego potoku podróżnych, możliwie lekki;
- zmodernizowany tabor, zapewniający pasażerom większą wygodę;
- ograniczona liczba postojów na całej trasie, lub na podstawowym odcinku;
- prędkość handlowa rzędu 60–80 km/h;
- cykliczne kursowanie z pożądaną częstotliwością co 2 godz.;
- na stacjach węzłowych integracja rozkładów jazdy pociągów ER z rozkładami zwykłych pociągów osobowych z jednej strony i pociągów pospiesznych (docelowo InterRegio) oraz InterCity z drugiej;
- taryfa osobowa.

Produkt RegioPlus, lub inny, wprowadzany w ruchu regionalnym, powinien ewaluować w kierunku spełnienia tych kryteriów.

Istotne jest też precyzyjne określenie układu stacji obsługiwanych pociągami przyspieszonymi. W tym celu należy przeprowadzić możliwie szczegółowe badania potoków podróżnych, które pozwolą na wybór optymalnego układu postojów na trasie. Funkcją celu powinno być osiągnięcie przez możliwie dużą liczbę pasażerów korzyści w postaci skrócenia czasu przejazdu. Raz ustalony układ postojów powinien być konsekwentnie utrzymywany, a zatrzymania generujące najmniejszy potok podróżnych, eliminowane.

Rozstrzygnięcia wymaga, czy w pociągach przyspieszonych powinna być oferowana tylko klasa 2, czy również klasa 1. Przedstawione wcześniej doświadczenia kolei zagranicznych nie są w tej sprawie jednoznaczne. Koleje hiszpańskie w swoich pociągach regionalnych (także TRD) oferują tylko jedną klasę. Na kolejach niemieckich zazwyczaj pasażer może wybrać klasę, ale są od tej zasady liczne wyjątki. Zdaniem Autora w warunkach polskich, przy zastosowaniu istniejącego, a tylko zmodernizowanego taboru nie ma warunków do tego, by prowadzić w pociągach regionalnych klasę pierwszą, zwłaszcza w przypadku wykorzystania składów wagonowych. Z uwagi na brak wagonów AB (z przedziałami obu klas) wiązałoby się to z włączaniem do składów pociągów całych wagonów pierwszej klasy (112A). Praktyka taka, stosowana dotychczas przez PKP Przewozy Regionalne, jest ekonomicznie nieuzasadniona. Dodatkowy wagon, wykorzystywany jest zazwyczaj jedynie przez pracowników kolejowych i członków ich rodzin. Koszt takiego wagonu, według danych spółki PKP Przewozy Regionalne, wynosi 0,64 zł/km. Ponadto wagon stanowi dodatkowe obciążenie dla lokomotywy, co powoduje wzrost zużycia energii.

Uruchomienie pociągów typu Ekspres Regionalny czy Regio-Plus jest możliwe tylko na liniach charakteryzujących się odpowiednio dużym potokiem podróżnych, uzasadniającym wprowadzenie dwóch poziomów obsługi w ruchu regionalnym. Liniami spełniającymi ten warunek są przede wszystkim linie prowadzące do dużych aglomeracji miejskich. Szczegółowy dobór relacji musi wynikać z priorytetów transportowych województw. Dlatego to rolę województw samorządowych, jako ustawowych organizatorów przewozów, jest określenie, w jakiej kolejności powinny być uruchamiane nowe pociągi. Istotnym warunkiem uruchomienia pociągów przyspieszonych w danej relacji jest odpowiedni stan infrastruktury, umożliwiający osiągnięcie prędkości handlowych

na poziomie minimum 60 km/h. Jeżeli weźmie się pod uwagę systematyczne pogarszanie się tego stanu, okaże się, że pole wyboru możliwych rozwiązań jest stosunkowo ograniczone.

Osiągnięcie należytego efektu marketingowego jest możliwe tylko wtedy, gdy nowy produkt zostanie wdrożony od razu na znacznej liczbie tras. Musi mu też towarzyszyć odpowiednia promocja, skierowana do precyzyjnie dobranych grup docelowych. W żadnym wypadku akcja ta nie powinna się ograniczać do dotychczasowych pasażerów, gdyż celem oferty powinno być znaczące rozszerzenie kręgu klientów transportu szynowego. Możliwe jest to przez przyciągnięcie osób korzystających z własnego samochodu, a także z usług przewoźników autobusowych.

Konieczność przeprowadzenia akcji promocyjnej, z natury dość kosztownej oznacza, że oferta musi być wprowadzona równocześnie ze zmianą rozkładu jazdy. Tylko wtedy jest możliwa przebudowa układu połączeń i zapewnienie ich cykliczności oraz integracji na węzłach.

Nowa oferta wymaga też przygotowania odpowiedniego taboru. W obecnej sytuacji polskiego kolejnictwa trudno mówić o taborze nowym. Jedynymi nowymi pojazdami, które zaczynają się pojawiać na naszej sieci kolejowej są autobusy szynowe, nabywane przez województwa samorządowe. Takie pojazdy, z uwagi na swoją pojemność, stosunkowo słabo nadają się jednak do obsługi pociągów przyspieszonych. Stąd wydaje się konieczne wykorzystanie przede wszystkim dotychczas eksploatowanego taboru, pod warunkiem jego modernizacji. W przypadku spółki PKP Przewozy Regionalne można założyć, że w pierwszym etapie obsługa pociągów przyspieszonych powinna być zapewniona przez zmodernizowane zespoły elektryczne typu EN57, EN71 oraz ED72 oraz składy zmodernizowanych wagonów piętrowych Bdhpun prowadzone lokomotywami elektrycznymi EU07.

Szybkie pociągi regionalne, niezależnie czy oferowane pod marką RegioPlus, czy jakkolwiek inną, nie mogą być traktowane jako remedium na wszystkie problemy nękające ten segment rynku przewozowego w Polsce. Jest to jednak szansa na uatrakcyjnienie oferty transportu szynowego na trasach, na których potok podróźnych jest jeszcze stosunkowo duży, a przez to na utrzymanie udziału kolei w przewozach pasażerskich na małe i średnie odległości.



Charakterystyka szybkich pociągów regionalnych

Relacja	Odległość [km]	Czas przejazdu [hh:min]	Prędkość handlowa [km/h]	Liczba postojów	Tabor
Niemcy					
RE Norymberga – Hof	166	1:38	101,6	5	612
RE Frankfurt (Oder) – Berlin – Magdeburg	230	2:54	79,3	16	Lok. 112 + wagony piętrowe
RE Rostock – Berlin – Elsterwerda	390	5:05	76,7	30	
RE Aachen – Hamm	218	2:50	76,9	23	Lok. 146 + wagony piętrowe
IRE Aalen – Ulm	73	0:51	85,9	4	650 Regio Shuttle
Francja					
TER „Metralasace” Strasbourg – Miluza	106	0:51	124,7	2	Lok. 26000 (Sybic) + Corail
TER „Metroloire” Nantes – Orleans	311	2:28	126,1	4	
TER Poitiers – La Rochelle	147	1:34	93,8	4	Lok 22000 + Corail
Hiszpania					
TRD Sewilla – Malaga	236	2:21	100,4	3	594 (TRD)
TRD Sewilla – Almeria	471	4:55	95,6	4	594 (TRD)
TRD La Coruna – Vigo	179	2:25	74,1	3	594 (TRD)
Andalucia Express Cadiz – Jaen	418	4:56	84,7		
Estonia					
Tartu – Tallin	190	2:28	77,0	2	DR1A
Rosja					
Moskwa Kurska – Tula 1	194	2:33	76,1	1	Zespoły serii ED4MK z barem
Moskwa Kazanska – Riazan 1	197	2:35	76,3	3	Zespoły serii ED4MK z barem
Ukraina					
Dniepropietrowsk – Zaporozie	125	1:51	67,6	1	Tylko w piątki
Lwów – Truskawiec	113	2:34	44,0	5	ER-2
Polska					
RegioPlus Lublin – Warszawa	179	3:19	54,0	34	EN57
RegioPlus Kraków – Nowy Sącz	167	2:48	59,6	8	ED72
RegioPlus Poznań – Konin	100	1:14	81,1	7	EU07 + wagony 111A,112A
RegioPlus Warszawa – Legionowo	21	0:27	46,7	1	EN57

Literatura

- [1] Andrusiewicz A., Massel A.: Zintegrowany cykliczny rozkład jazdy – nowoczesna forma kolejowego ruchu regionalnego. Technika Transportu Szynowego 2000, nr 4
- [2] Jane's World Railways (różne roczniki)
- [3] Massel A.: Kształtowanie nowoczesnej oferty przewozowej w kolejowym ruchu regionalnym. Konferencja Nowoczesne Technologie w Zarządzaniu Transportem. Zakopane 19-21 listopada 2003
- [4] Massel A.: Zintegrowany cykliczny rozkład jazdy a infrastruktura kolejowa. Przegląd kolejowy 1995, nr 7
- [5] Rozkłady jazdy PKP z lat 1961 – 2003
- [6] Rozkłady jazdy DB, RENFE, SNCF
- [7] Strona internetowa PKP Przewozy Regionalne. www.pr.pkp.pl
- [8] Strony internetowe www.bahn.de; www.renfe.es

Autor

dr inż. Andrzej Massel

Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa Warszawa