

Strona znajduje się w archiwum.

Jak planować ofertę przewozową w regionach?

06.10.2020

Przed epidemią koronawirusa w wielu państwach Unii Europejskiej liczba pasażerów kolei systematycznie się zwiększała. Jednym z segmentów przewozów, w których obserwowano istotny wzrost, był ruch aglomeracyjny i regionalny. Jakie warunki powinna spełniać atrakcyjna dla pasażerów oferta przewozowa? Przeanalizowaliśmy trendy widoczne na rynku krajowym.

CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA

Przyjmuje się, że w ruchu aglomeracyjnym wokół największych ośrodków miejskich połączenia kolejowe powinny być uruchamiane nie rzadziej niż co 30 minut. Ewentualne obniżenie częstotliwości do 60 minut może nastąpić w godzinach wieczornych i w weekendy, kiedy podróżuje mniej osób.

W ruchu regionalnym optymalna oferta przewozowa powinna zakładać kursowanie pociągów co godzinę w szczycie przewozowym i nie rzadziej niż co dwie godziny w pozostałych porach dnia. W tym segmencie przewozów sytuacja jest jednak

bardziej skomplikowana. Inaczej musi wyglądać rozkład jazdy na trasach łączących kilkunastotysięczne regionalne ośrodki miejskie, a inaczej na liniach biegnących przez tereny słabo zaludnione. W tym drugim przypadku częstotliwość kursowania co dwie godziny może okazać się wystarczająca. Niezależnie od trasy liczba par pociągów regionalnych nie powinna być jednak niższa niż 8 w ciągu doby (w szczególnych przypadkach 6).

Korzystne jest przyjęcie równoodstępowego rozkładu jazdy, zgodnie z którym pociągi będą odjeżdżały o tej samej porze – np. zawsze 20 minut po każdej godzinie w szczycie przewozowym i 20 minut po godzinach nieparzystych w pozostałych porach dnia i w weekendy. Ułatwia to planowanie skomunikowań oraz zapamiętywanie rozkładu jazdy przez lokalną społeczność.

NAJCZĘSTSZE PROBLEMY

Rozkład jazdy opracowany na podstawie równych odstępów czasowych jest najlepszym rozwiązaniem, jednak nieraz trudnym lub nawet niemożliwym do wdrożenia. Podstawowym problemem jest w tym przypadku infrastruktura kolejowa. Część tras jest jednotorowa, a liczba posterunków ruchu umożliwiających mijanie się pociągów przez wiele lat była ograniczana.

Nie zawsze sztywne przestrzeganie takiego modelu rozkładu jazdy będzie także zgodne z lokalnymi potrzebami. Jest to szczególnie istotne w porze porannych dowozów do miejsc pracy i nauki, gdy podróżni muszą dotrzeć do celu na określoną godzinę. Dlatego zasadne może być przesunięcie godzin kursowania wybranych pociągów, uwzględniając specyfikę dowozu i odwozu dużych grup pasażerów z większego ośrodka regionalnego.

Istotną bolączką polskiej kolei jest niestabilność rozkładu jazdy, w pewnej części wynikająca z największej od kilkadziesiąt lat intensyfikacji prac modernizacyjnych. Godziny kursowania pociągów regionalnych zmieniają się nawet kilkakrotnie w ciągu roku, przy czym niejednokrotnie są to znaczne zmiany.

Ważną kwestią pozostają również skomunikowania. W najkorzystniejszym wariantcie, do którego należy dążyć, pociągi regionalne z wszystkich kierunków powinny przyjeżdżać do stacji węzłowej o zbliżonej porze. Podróżni mogą się wówczas przesiąść, po czym następują odjazdy w kierunku różnych miejscowości.

Zdarzają się sytuacje, szczególnie na liniach o ograniczonych parametrach infrastruktury, w których nie jest możliwe jednoczesne zapewnienie skomunikowania pociągów na stacji węzłowej i dowiezienie do celu uczniów oraz pracowników o interesującej ich godzinie. W takim przypadku zadaniem organizatora przewozów musi być staranna weryfikacja, który z celów będzie priorytetowy ze względu na liczbę dojeżdżających osób. Należy również znaleźć alternatywne rozwiązanie dla drugiej grupy podróżnych.

...I POWTARZALNE BŁĘDY

Przywracając lub tworząc po raz pierwszy atrakcyjną ofertę na danej trasie, organizator przewozów powinien wykazać się przede wszystkim cierpliwością. Nie można liczyć na to, że pasażerowie przyzwyczajeni do korzystania z transportu drogowego szybko przekonają się do kolei – zwłaszcza wtedy, gdy na danej trasie w ostatnich latach pociągi nie kursowały, a ich powrót nie został wsparty odpowiednią kampanią promocyjną. Stabilna i niezmienna oferta powinna być utrzymana przez dłuższy czas. Dopiero wówczas będzie można zauważyć stopniowy wzrost zainteresowania koleją.

Obserwowanym w przeszłości błędem było szybkie ograniczanie stworzonego początkowo atrakcyjnego rozkładu jazdy, tłumaczone niedostateczną liczbą podróżnych. Nie mieli oni jednak wystarczająco dużo czasu, by zmienić swoje przyzwyczajenia, nabyć bilety okresowe i docenić korzyści wynikające z podróży koleją. Osoby, które usłyszą z lokalnych mediów o ponownym zmniejszeniu liczby połączeń, nie zdecydują się na wybór transportu szynowego.

Często powtarzanym błędem jest także wznawianie ruchu po

wieloletniej przerwie w bardzo ograniczonym zakresie, który nie spełnia wymagań pasażerów. Jeżeli dzieje się tak dodatkowo po zakończonej modernizacji trasy, marnowany jest wówczas potencjał linii o poprawionych parametrach eksploatacyjnych. Pojedyncze kursy w dobie tworzą kolej okazjonalną, która nie jest w stanie przyciągnąć regularnych pasażerów.

W przeszłości, gdy wiele osób pracowało w przemyśle tworzonym przez bardzo duże zakłady pracy, a zadaniem kolei było dowożenie do tych zakładów, liczba połączeń mogła być niewielka, a kumulacja przewozów następowała około godz. 6, 14 i 22. Dziś struktura zatrudnienia jest inna. Bardzo wiele osób pracuje w sektorze usług i rozpoczyna pracę np. o godz. 10, a kończy między 18 a 20. Niestety nie zawsze organizatorzy przewozów pamiętają o tej grupie podróżnych. W niektórych regionach Polski rozkład jazdy nie uwzględnia takich potrzeb. Nawet gdy dowozy do stolicy województwa lub innych ważnych ośrodków są prawidłowo zaplanowane w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, osoby pracujące w innych godzinach nie mają możliwości skorzystania z kolei. Zdarza się, że mogą one dojechać do pracy pociągiem, ale powrót nie jest już możliwy. Takie osoby muszą zatem korzystać z transportu drogowego.

KOSZTY A EFEKTYWNOŚĆ

Zapewnienie dogodnej dla pasażerów i konkurencyjnej oferty przewozowej wiąże się z określonymi kosztami, które ponoszą organizatorzy przewozów. Trzeba jednak pamiętać o tym, że rozumienie każdego kolejnego uruchamianego połączenia jako dodatkowego kosztu może być zbyt dużym uproszczeniem.

Niestety w dalszym ciągu można spotkać sytuacje, gdy na niektórych trasach regionalnych liczba połączeń jest bardzo mała i wynosi np. tylko dwie pary pociągów w ciągu doby (np. Jarosław – Horyniec-Zdrój). Tabor kolejowy jest wówczas wykorzystywany nieefektywnie, a pracownicy przewoźnika znaczną część wielogodzinnych służb spędzają na oczekiwaniu, a nie na obsłudze pociągów. Uruchamianie dodatkowych połączeń nie wymaga wówczas zadysponowania dodatkowych

pojazdów kolejowych i pracowników. Im większa efektywność wykorzystania zasobów przez operatora, tym niższy może być koszt każdego przejechanego kilometra, choć należy zastrzec, że nie zawsze tak będzie. Wiele zależy od lokalnych uwarunkowań oraz struktury kosztów po stronie przewoźnika.

EFEKTY I PRZYKŁADY

Dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb podróżnych znajduje odzwierciedlenie we wskaźnikach pokazujących liczbę przejazdów na jednego mieszkańca w poszczególnych województwach. W 2019 roku był on najwyższy w województwach: pomorskim, mazowieckim i dolnośląskim, gdzie wynosił odpowiednio 26,1, 19,4 oraz 11,2. Najniższe wartości wskaźnik osiągnął w województwach: lubelskim (1,9), podlaskim (2,1), świętokrzyskim (2,3), podkarpackim (2,4) oraz warmińsko-mazurskim (3,5). Wpływ na ten wynik mają także inne czynniki – w tym gęstość zaludnienia oraz układ linii kolejowych, czasem ukształtowany historycznie.

Tradycyjnie najlepsza oferta przewozowa występuje w Polsce w przypadku dowozów do największych ośrodków miejskich. Wysoką częstotliwość kursowania – zgodną z wskazanymi powyżej założeniami – można zaobserwować właściwie na wszystkich trasach prowadzących do Warszawy. Problemem Warszawskiego Węzła Kolejowego, podobnie jak wielu innych największych węzłów w Polsce, pozostaje brak separacji ruchu dalekobieżnego i regionalnego. Utrudnia to ułożenie rozkładu jazdy umożliwiającego kursowanie pociągów w równych odstępach czasu.

W rejonie pozostałych największych aglomeracji liczba połączeń na podstawowych trasach jest również wysoka. Do przykładów szczególnie pozytywnych zmian wdrożonych w ostatnich latach można zaliczyć zmiany na trasie z Poznania do Wągrowca – po modernizacji infrastruktury i znacznemu zwiększeniu liczby połączeń bardzo wiele osób podróżujących tą trasą przekonało się do kolei. Dziś kursujący na tej linii tabor staje się niewystarczający.

Pozytywne przykłady można również znaleźć poza największymi obszarami miejskimi. Na trasie Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski jeszcze w 2015 roku uruchamianych było tylko 7 par pociągów, podczas gdy obecnie ich liczba wzrosła do 12. Duży zakres prac inwestycyjnych powoduje, że część pociągów musi być czasowo zastąpiona autobusami. Po zakończeniu modernizacji infrastruktury możliwe będzie lepsze dostosowanie godzin realizacji kursów do lokalnych potrzeb.

Systematyczny wzrost liczby połączeń można również zaobserwować w województwie dolnośląskim, gdzie równocześnie dostęp do kolei uzyskują miejscowości przez wiele lat pozbawione tego środka transportu. Przekłada się to na dostrzegalny wzrost wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich - z 7,7 podróży na jednego mieszkańca w roku 2016 do 11,2 w 2019 roku.

Trudna sytuacja finansowa organizatorów przewozów związana z kryzysem wywołanym trwającą epidemią może niestety negatywnie odbić się na rozwoju oferty przewozowej. Zapewnienie wysokiej jakości przewozów kolejowych ma jednak duże znaczenie szczególnie w tym czasie - sprawny transport publiczny to ułatwione dojazdy do oddalonych miejsc pracy i większa mobilność społeczeństwa. Dlatego ważne jest, by zwłaszcza w tym trudnym okresie organizatorzy starali się rozwijać kolejowe przewozy pasażerskie.

Artykuł dra inż. Ignacego Góry ukazał się w wydaniu 10/2020 miesięcznika "Rynek Kolejowy".