

Marcin WOŁEK¹

PERSPEKTYWY ROZWOJU KOLEI AGLOMERACYJNYCH W POLSCE W LATACH 2007 – 2013

Streszczenie. Przedstawiono najważniejsze czynniki determinujące przyszłą rolę i znaczenie kolei aglomeracyjnych na rynku przewozów pasażerskich w Polsce. Zakres integracji różnych form transportu zbiorowego na terenie tworzących się obszarów metropolitalnych przesądzi o konkurencyjności segmentu kolejowych przewozów aglomeracyjnych. Przyszła pozycja kolei aglomeracyjnych w polskich miastach wyznaczy pozycję pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce jako całości.

PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT OF URBAN RAILWAYS IN POLAND IN 2007-2013 PERIOD

Summary. Author presented the most important factors determining future role and importance of urban railways in public transport market in Poland. Scope of integration of different types of public transport in metropolitan areas will define the competitiveness of urban railway market segment. Future position of urban railways in Polish cities will determine the position of the whole passenger railway transport in Poland.

1. WPROWADZENIE

Polski rynek pasażerskiego transportu kolejowego przechodzi od roku 1990 głęboki proces zmian skutkujący drastycznym obniżeniem wielkości podaży oraz liczby przewożonych pasażerów. Ponieważ problematyce tej poświęcono w ostatnich latach bardzo wiele uwagi, autor pominięto dokładniejszy opis tego procesu, pragnąc przedstawić najważniejsze, jego zdaniem, czynniki determinujące przyszłą rolę i znaczenie kolei aglomeracyjnych na rynku przewozów pasażerskich.

2. RYNEK KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE

W obrębie kolejowego rynku przewozów pasażerskich wyróżnia się następujące segmenty:

- przewozy międzyaglomeracyjne, wykonywane w relacjach między największymi aglomeracjami Polski oraz niektórymi międzynarodowymi, obsługiwane pociągami dalekobieżnymi klasy Intercity, Eurocity oraz Express oferujące podróżnym stosunkowo krótki czas podróży, względnie wysoką częstotliwość w relacjach cechujących się największymi potokami podróżnych, wyższy komfort jazdy, bezpośredniość oraz usługi dodatkowe;

¹ Katedra Rynku Transportowego, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, mwol@wp.pl

- przewozy międzyregionalne, realizowane na średnie i duże odległości zapewniające połączenia ośrodkom miejskim różnego rzędu. Realizowane są z reguły pociągami pospieszными gwarantującymi podróżnym względny komfort podróży oraz skomunikowanie z innymi pociągami na stacjach węzłowych;
- przewozy regionalne, wykonywane na mniejsze niż w przypadku przewozów międzyregionalnych odległości pociągami osobowymi. Rodzaj obsługiwanych ośrodków (również małe miejscowości) oraz rozproszenie przestrzenne potrzeb przewozowych skutkuje niewielkimi potokami podróżnych w skali doby, przyczyniając się do likwidacji wielu połączeń w tym segmencie rynku. Relacje między większymi ośrodkami miejskimi obsługiwane mogą być pociągami pospieszными. Kluczowymi postulatami przewozowymi w tym segmencie rynku są wysoka dostępność przestrzenna, pewność przewozu oraz skomunikowanie na stacjach węzłowych;
- przewozy aglomeracyjne, realizowane na terenach zurbanizowanych i cechujące się takimi parametrami oferowanej usługi, jak wysoka bezpośredniość, krótki czas przewozu, dostępność, niezawodność, skomunikowanie z podsystemami komunikacji miejskiej. Możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnych uwarunkowane są przede wszystkim dostępem do właściwego w sensie ilościowym i jakościowym zasobu infrastruktury oraz jej dopasowaniem do przestrzennego układu obsługiwanego obszaru.

Specyficznym rodzajem przewozów aglomeracyjnych, których intensywny rozwój obserwować można w ostatnich latach, są połączenia dołotniskowe w relacji centrum miasta (aglomeracji) – port lotniczy. W przypadku obsługi dużej liczby pasażerów odprawianych w porcie lotniczym komunikacja autobusowa nie jest właściwym środkiem transportu. Ponadto, nie jest w stanie zapewnić takich postulatów przewozowych, jak wysoki komfort podróży, wysoka prędkość komunikacyjna, niezawodność i nienarażenie na kongestję transportową. Dlatego też wiele portów lotniczych w Europie posiada dziś połączenie portu lotniczego z centrum miasta oparte przede wszystkim na transporcie szynowym. Jednym z przykładów takiego połączenia jest Arlanda Express – połączenie kolejowe, zapewniające podróż pomiędzy centrum Sztokholmu a portem lotniczym Arlanda. Zostało ono oddane do użytku w listopadzie 1999 roku. Czas podróży w tej relacji potrzebny na pokonanie dystansu 42 km wynosi 20 minut. Proces przewozu realizowany jest za pomocą siedmiu elektrycznych zestawów pociągów dużych prędkości o pojemności 190 miejsc każdy, osiągających maksymalną prędkość 200 km/h, którymi w roku 2005 przewieziono ok. 2,6 mln pasażerów. Arlanda Express stanowi ponadto ważny element kształtowania wizerunku portu lotniczego, miasta, a nawet regionu.

Pierwszą polską aglomeracją, posiadającą szynowe połączenie dołotniskowe jest Kraków, choć prace studialne trwają m.in. w Trójmieście i Warszawie.

3. SPECYFIKA SEGMENTU KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW AGLOMERACYJNYCH

W Polsce przewozy aglomeracyjne z reguły zaliczane do segmentu przewozów regionalnych. Było to przyczyną nieporozumień co do roli i zakresu wykorzystania kolei aglomeracyjnych w obsłudze obszarów zurbanizowanych. Również ustawodawca dokonując procesu regionalizacji kolei, nie dostrzegł specyfiki i różnic przewozów aglomeracyjnych, zaliczając je do szeroko pojmowanej kategorii przewozów regionalnych.

Tabela 1 przedstawia zasadnicze różnice pomiędzy przewozami regionalnymi i aglomeracyjnymi na przykładzie dwóch przedsiębiorstw, mianowicie PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Tabela 1

Wybrane parametry charakterystyczne dla przewozów regionalnych i aglomeracyjnych

Parametr	Jednostka	PKP PR	SKM
Przeciętna odległość kursowania pociągu	Km	92,22*	35,04
Przeciętne napełnienie pociągu	Pas.	76,36**	229
Przeciętna odległość przewozu pasażera	Km	39,44**	18,08
Wartość sprzedaży na 1 pockm	PLN/pockm	12,33*	23,96

*wszystkie pociągi PKP PR

** tylko pociągi osobowe PKP PR

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raport Roczny 2003 PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., materiały wewnętrzne SKM w Trójmieście sp. z o.o. z roku 2003.

Podstawowe różnice tkwią w przeciętnej odległości przewozu pasażera, która w przypadku przewozów aglomeracyjnych jest ponaddwukrotnie mniejsza, oraz przeciętnym dystansie pociągu w danej relacji. Trzykrotnie wyższe przeciętne napełnienie pociągu w przewozach aglomeracyjnych tłumaczy również blisko dwukrotnie wyższą wartość sprzedaży przypadającą na 1 pociągokilometr. Warto jednak zaznaczyć, że liniowy układ konurbacji trójmiejskiej z idealnie wręcz wpisana w jej strukturę wydzieloną linią 250 Gdańsk Gł. - Rumia sprzyja wysokiej przestrzennej koncentracji potoków podróży, przyczyniając się do minimalizacji kosztów stałych.

Tabor stosowany dotychczas w przewozach aglomeracyjnych stanowiły w przeważającej części elektryczne zespoły trakcyjne wykorzystywane również w ruchu regionalnym na liniach zelektryfikowanych, nieprzystosowane do spełniania pożądaných przez podróży i wymienionych uprzednio postulatów przewozowych w segmencie przewozów aglomeracyjnych. Pozyskanie nowoczesnego taboru jest obecnie jedną z poważniejszych barier rozwojowych kolei aglomeracyjnych w Polsce, warto jednak wskazać na pierwsze pozytywne doświadczenia w zakresie modernizacji jednostek EN-57 przez SKM w Trójmieście czy też gruntownej modernizacji sześciu EN-57 wykonanych dla SKM w Warszawie.

4. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE ROZWÓJ KOLEI AGLOMERACYJNYCH W POLSCE

Możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnych w Polsce mogą zostać zdynamizowane poprzez:

- proces metropolizacji największych polskich miast i aglomeracji,
- coraz bardziej odczuwalne negatywne skutki rozwoju motoryzacji indywidualnej na obszarach zurbanizowanych,
- rosnącą samodzielność finansową jednostek samorządu terytorialnego,
- dostęp do funduszy europejskich w okresie programowania 2007-2013,
- proces liberalizacji polskiego rynku transportu zbiorowego.

Do barier rozwoju kolei aglomeracyjnych w Polsce zaliczyć należy:

- wysokie nakłady inwestycyjne na budowę bądź modernizację infrastruktury,
- wysokie koszty pozyskania nowoczesnego taboru,
- brak możliwości pełnej integracji taryfowo-biletowej z podsystemami transportu zbiorowego w miastach (tzw. „transport komunalny”),
- brak jednolitych rozwiązań ustawowych umożliwiających powstanie jednego, spójnego systemu transportu zbiorowego na poziomie regionu, którego kolej aglomeracyjna byłaby podstawą.

Procesy metropolizacji polskich miast uległy znacznemu przyspieszeniu po przystąpieniu Polski do UE. Ich skutkiem jest wzrost potrzeb transportowych o charakterze obligatoryjnym w relacji otoczenie – centralny ośrodek miejski, co zwiększa w istotny sposób potoki podróży możliwe do obsłużenia transportem kolejowym.

Coraz bardziej odczuwalne negatywne skutki rozwoju motoryzacji indywidualnej na obszarach zurbanizowanych, takie jak zanieczyszczenie, hałas, kongestia oraz wypadki komunikacyjne są przyczyną, dla której wdrażane są polityki transportowe miast i regionów oparte na koncepcji zrównoważonego rozwoju. Zakładają one wykorzystanie systemów transportu zbiorowego jako podstawowych dla obsługi obszarów zurbanizowanych oraz ich integrację.

Wyższa samodzielność finansowa polskich jednostek samorządu terytorialnego to skutek przyjętej w 2003 r. ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, która w istotny sposób zwiększyła ich udziały w podatkach, stanowiących dochód skarbu państwa, mianowicie CIT oraz PIT. Ma to szczególne znaczenie w przypadku samorządów województw, które obecnie finansują regionalny (a tym samym i w dużej części aglomeracyjny) pasażerski transport kolejowy z dochodów własnych.

Wyższa samodzielność finansowa jest również przyczyną, dla której samorzady aktywnie angażują się w przekształcenia własnościowe w regionalnym i aglomeracyjnym pasażerskim transporcie kolejowym. Pomimo faktu, że zmiany własnościowe transportu kolejowego zilustrowane w tabeli 2 napotykają na poważne przeszkody prawno-ekonomiczne, to należy spodziewać się, że w najbliższych latach kolejne jednostki samorządu terytorialnego będą włączać się w proces usamodzielnienia pasażerskiego transportu kolejowego.

Tabela 2

Procesy przekształceń własnościowych w segmencie pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce

Przewoźnik	Udział JST w kapitale zakładowym	Podmioty posiadające udziały	Data objęcia udziałów przez JST	Sposób objęcia
Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	12,4%	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, 84% Skarb Państwa, 3,6% PKP S A	2005	Podwyższenie kapitału zakładowego
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	100%	Konsorcjum Samorządowe (Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, M. Stoł. Warszawa, gminy Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Podkowa Leśna, Brwinów, Pruszków, Michałowice)	2005	Zakup
Koleje Mazowieckie sp. z o.o.	51%	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, 49% PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.	2004	Zakup
Szybka Kolej Miejska	100%	M. Stoł. Warszawa	2004	Powołanie spółki przez JST

Źródło: opracowanie własne.

Dostęp do środków europejskich w kolejnym okresie programowania 2007-2013 będzie odbywał się zarówno poprzez Regionalne Programy Operacyjne przygotowywane obecnie przez wszystkie województwa oraz poprzez programy sektorowe, w tym największy z nich – SPO Infrastruktura i Środowisko.

Szansą dla rozwoju kolei aglomeracyjnych są planowane przedsięwzięcia inwestycyjne i modernizacyjne infrastruktury kolejowej na terenach miejskich, mogące przyczynić się do wzrostu znaczenia transportu kolejowego w obsłudze transportowej miast. Niektóre z nich będą współfinansowane przez Polskie Linie Kolejowe SA, jednostki samorządu terytorialnego oraz środki europejskie pochodzące z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Plany takie dotyczą m.in. Łodzi, GOP-u, Wrocławia, Białegostoku, Lublina, Warszawy, Poznania oraz Trójmiasta (choć bardzo silna konkurencja w obrębie poszczególnych Regionalnych Programów Operacyjnych może wykluczyć niektóre projekty).

Szansą o charakterze jakościowym powinna stać się integracja różnych form transportu zbiorowego na terenie tworzących się obszarów metropolitalnych. W docelowym systemie transport kolejowy powinien spełniać rolę podstawowego środka transportu w relacjach rdzeń metropolii – peryferie. Obecnie brakuje systemowych rozwiązań umożliwiających pełną integrację transportu kolejowego z transportem miejskim. W niektórych aglomeracjach (np. Warszawa, Wrocław) funkcjonują rozwiązania prowizoryczne, nie będące jednak w obecnym stanie prawnym dokonać przełomu jakościowego w zakresie integracji taryfowo – biletowej.

Podmiotem odpowiedzialnym za organizowanie i finansowanie regionalnego transportu kolejowego (w tym również aglomeracyjnego) są samorządy województw, natomiast odpowiedzialnymi za transport miejski (komunalny) – gminy. Ponieważ w strukturze samorządu w Polsce brakuje szczebla metropolitalnego, integracja transportu kolejowego i miejskiego powinna odbywać się na szczeblu regionalnym – wojewódzkim.

5. WNIOSKI

Przyszła pozycja kolei aglomeracyjnych w polskich miastach wyznaczy pozycję pasażerskiego transportu kolejowego jako całości. Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich do 2020 r. przewidywany jest spadek przewozów nawet o 25 %². Omówione na początku referatu segmenty rynku kolejowego, które zostaną lub są poddane największej presji konkurencyjnej ze strony innych gałęzi transportu to przewozy międzyaglomeracyjne, przewozy międzyregionalne oraz regionalne. Jedynym segmentem, w którym istnieją możliwości wyzyskania naturalnej przewagi konkurencyjnego pasażerskiego transportu kolejowego w stosunkowo krótkim czasie, są przewozy aglomeracyjne. Warunkiem utrzymania rynku oraz jego rozwoju jest dalsza poprawa jakości świadczonych usług, integracja z transportem miejskim oraz rozwój nowych połączeń lepiej wpisujących się w przestrzeń obszarów metropolitalnych oraz ich otoczenia.

Literatura

1. Materiały wewnętrzne SKM w Trójmieście sp. z o.o. z roku 2003.
2. Raport Roczny 2003 PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.
3. Sektorowy Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, projekt nr 5. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 21 czerwca 2006.

² Sektorowy Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, projekt nr 5. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 21 czerwca 2006 s. 70