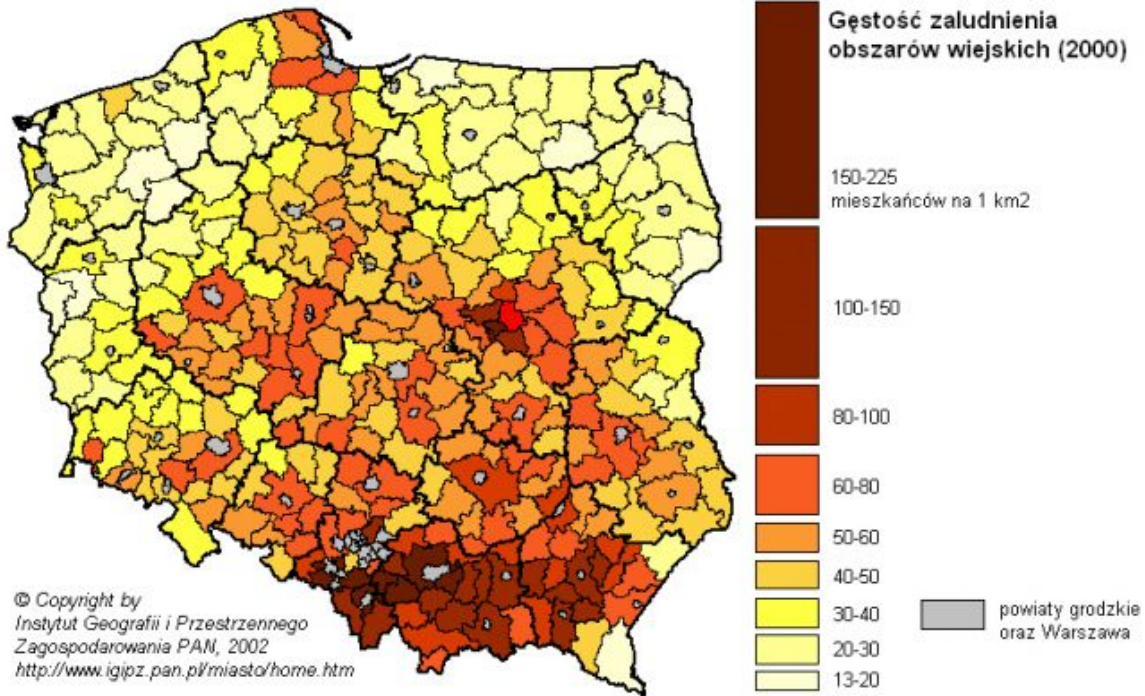
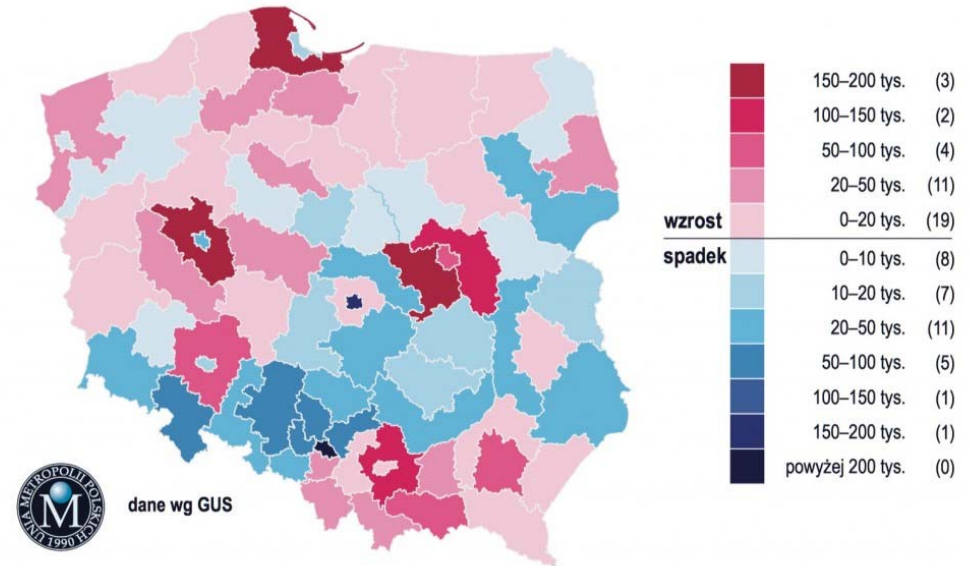


Determinanty rozwoju kolei regionalnych w Polsce

Źródło informacji:
Dziennik Gazeta Prawna
24 stycznia 2013 (nr 17)



Spadek lub wzrost zaludnienia wg regionów NTS3 w roku 2015 vs 1990



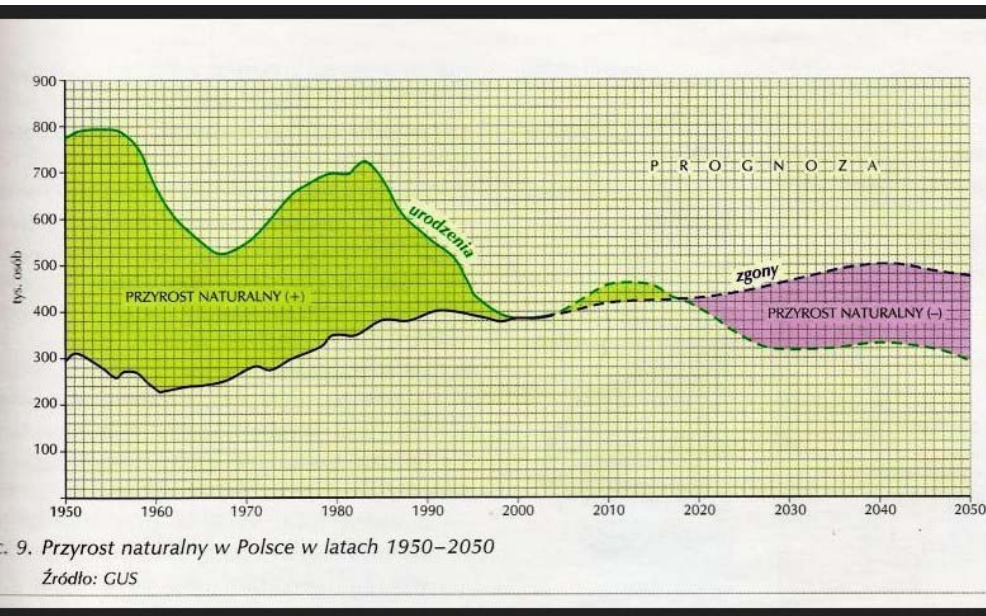
Zaludnienie regionów metropolitalnych zmniejszyło się: łódzkiego o 137 tys. osób, a katowickiego o 373 tys. osób.

Determinanty rozwoju kolei regionalnych w Polsce

Determinanty rozwoju kolei regionalnych w Polsce

Prezes GUS dr Dominik Rozkrut
- Konferencja "Sytuacja demograficzna Polski jako
wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej"
30.11.2017 r. / Sala Kolumnowa Sejmu RP:

- do 2030 r. spośród 2.478 gmin spadek liczby ludności nastąpi w 1.665,
- w 1.007 gminach spadek powyżej 5%,
- w 322 gminach spadek powyżej 10%,
- w 812 gminach liczba ludności zwiększy się,
- rosnąc będą aglomeracje,
- największy ubytek ludności prognozuje się w woj. podlaskim, lubelskim i opolskim.

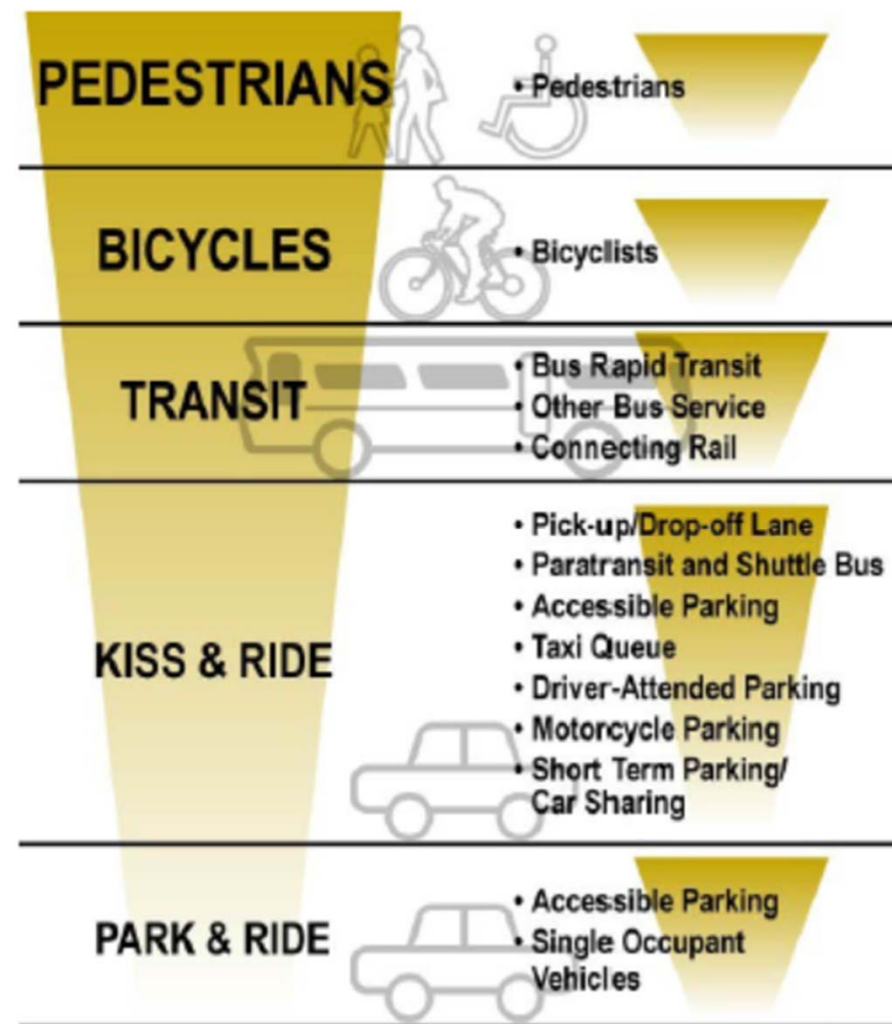


Determinanty rozwoju kolei regionalnych w Polsce:

1. Intensyfikacja zabudowy w aglomeracjach (reurbanizacja), paraliż systemu drogowego, polityka antysamochodowa, transport szynowy jako alternatywny transport wewnątrz aglomeracji i wokół niej, wysoka efektywność transportu zbiorowego (gęsta sieć, węzły przesiadkowe).
2. Rozlewanie się zabudowy wokół aglomeracji (suburbanizacja), ograniczone możliwości wjazdu do aglomeracji samochodem, niska gęstość zaludnienia ograniczająca efektywność transportu zbiorowego, konieczność łączenia transportu indywidualnego ze zbiorowym (Park&Ride, węzły przesiadkowe).
3. Depopulacja i starzenie się gmin peryferyjnych, spadek jakości życia mieszkańców, deficytowy i zamierający transport zbiorowy (poszukiwanie rozwiązań alternatywnych – publiczne taksówki?).

Determinanty rozwoju kolei regionalnych w Polsce:

HIERARCHIA DOSTĘPNOŚCI



Propozycja rozwoju kolei regionalnych w Polsce na przykładzie reformy szwajcarskiej:

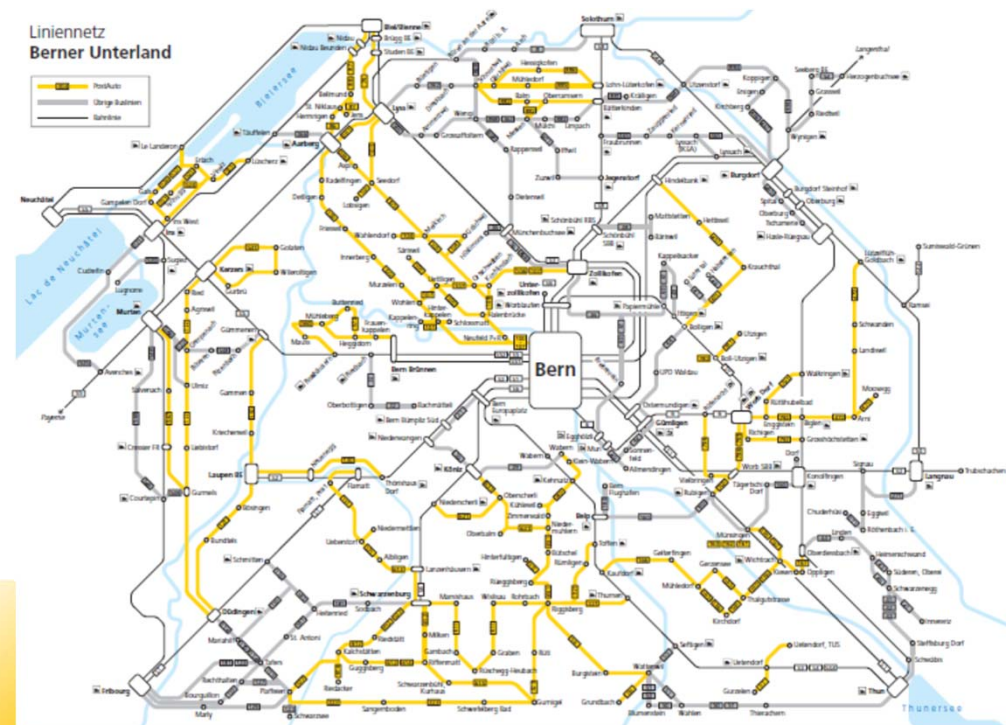
- System transportu zbiorowego Szwajcarii oparty na **systemie kolei państwowych i prywatnych** (komunalnych, powiatowych i wojewódzkich). Dworce i przystanki należą do systemu kolei.
- **System dowożący do kolei - autobusy i promy** (żegluga na wielkich jeziorach). Większość linii autobusowych (o dł. ok. 16.000 km) należy do poczty szwajcarskiej.
- Obsługa obszarów o zbyt małej gęstości zaludnienia przez pocztowe mikrobusy, jeżdżące na żądanie pasażera (tzw. **PubliCar**). Oferują połączenia zależne od bieżących potrzeb, zgłaszanych przez mieszkańców dyspozytorowi, nie mają ustalonego przebiegu linii ani rozkładu jazdy. PubliCary dyżurują zazwyczaj na dworcach kolejowych. Odjeżdżają z nich o dowolnej porze lub po przyjeździe pociągów (o ustalonych godzinach), dowożąc pasażerów do dowolnych celów w obszarze działania.

Zakaz konkurencji:

Obowiązuje zakaz równoległych tras kolejowych i autobusowych.

Wyjątkami są przypadki, gdy:

- linia kolejowa jest znacznie oddalona od miejscowości na trasie,
- występują problemy z przepustowością linii kolejowej (na linii kolejowej pozostawia się wówczas szybkie pociągi pasażerskie i składy towarowe o zbliżonych prędkościach rzeczywistych),
- trasa równoległa jest uruchamiana dla przewozów turystycznych.



Dostępność komunikacji zbiorowej:

95% gospodarstw domowych w Szwajcarii jest oddalonych od najbliższego przystanku lub dworca nie więcej niż 1 km. W poszczególnych kantonach odległości te mogą być zmniejszone dzięki wdrażaniu prawa lokalnego.

Np. w kantonie zuryskim każde osiedle posiadające nie mniej niż **300 mieszkańców lub stanowisk pracy** musi być obsługiwane przez komunikację zbiorową (**przystanek autobusowy w odległości do 300 m lub alternatywnie przystanek kolejowy do 750 m**).



Budowanie rozkładu jazdy:

Cały system Szwajcarii funkcjonuje w ramach **jednej oferty przewozowej, jednego rozkładu i jednego biletu** (od 03.07.2017 dostępnego również na Smartfonach).

Bazą jest krajowy rozkład połączeń dalekobieżnych, w tym międzynarodowych.
Pociągi kursują w takcie godzinnym **od godz. 5 lub 6 do 22 lub 24.**

Jeśli obciążenie odcinka w ciągu doby przekracza **500 osób** ustala się dla pociągów **takt 1-godzinny**, jeśli przekracza **4.000 osób** – **takt 30-minutowy**, **8.000 osób** – **takt 15-minutowy**.
Pociągi dalekobieżne na ważnych węzłach przesiadkowych mają umożliwić jak największą liczbę skomunikowań.

Przesiadki odbywają się w ruchu cyklicznym w takcie jednogodzinnym.

Budowanie rozkładu jazdy:

Regionalne rozkłady muszą być koordynowane z rozkładem krajowym. Opracowanie oferty regionalnej rozpoczyna się od ustalenia rozkładu dla pociągów przyśpieszonych i osobowych. Na węzłach pociągi są komunikowane z pociągami pośpieszonymi i wzajemnie ze sobą. Rozkłady planowane są w takcie co najmniej jednogodzinnym, w aglomeracjach częstotliwość ulega zwiększeniu.

Rozkłady jazdy dla autobusów i żeglugi są dostosowane do rozkładu pociągów regionalnych w takcie co najmniej jednogodzinnym. W aglomeracjach rozkład jest dogęszczany.

Długość przesiadek dopasowuje się do warunków terenowych (długość dojścia z przystanku do przystanku w ramach węzła przesiadkowego).

Synchronizacja transportu zbiorowego na węzłach:



Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Gelterkinden

Oferta cenowa:

Obowiązuje **jedna taryfa krajowa** na międzymiastową komunikację zbiorową. Obowiązuje **jednolita i degresywna taryfa odległościowa** dla biletów jednorazowych, abonamentowych, okresowych i grupowych. Taryfa jest **niezależna od przewoźników i zarządców infrastruktury**. Wyjątkami mogą być linie o znaczeniu turystycznym.

Pasażer może odbyć **całą podróż w ramach jednego biletu** niezależnie od wykorzystywanych środków transportu (kolej pośpieszna i osobowa, autobusy, żegluga) i liczby przesiadek. Nie ma rozróżnienia cenowego na bilety osobowe i pośpieszne.

Jeśli nie można wykupić biletu na całą trasę (np. w autobusie), można go potem zwrócić w kasie na dworcu, a odcinek początkowy zostanie wliczony do całej podróży i nie zostanie potrącona ulga w związku z degresywnym charakterem taryfy odległościowej. Bilety ponadlokalne są zintegrowane za dodatkową opłatą z biletami miejskimi w 31 aglomeracjach.



Przystanki kolejowe – program „Bahn 2000” (Szwajcaria)

– przystanek pilotażowy w Muntelier-Loewenberg – koncepcja dla 620 dworców (realizacja od 2000r. wg projektu firmy GIM z Berna)

Elementy typowe systemu:

1. wiata wg modelu wiat autobusowych z automatem na bilety, telefonem do informacji, kasownikiem do biletów, rozkładem jazdy, mapą sieciową i planem miejscowości, pseudoławką (możliwość dostawienia automatu na napoje i słodycze)
2. szklana wiata / poczekalnia z ławkami i koszami na śmiecie
3. wiata peronowa
4. oświetlenie
5. słup z logo SBB
6. zegary
7. informatory wizualne i głosowe
8. stojaki na rowery
9. tunel pieszy na perony (zejście schodami i rampami – unikanie wind i podnośników)
10. perony
11. przystanek wandaloodporny, adaptowalny do wielu lokalizacji, prosty, tani, o długiej żywotności, budynki dworców przekształcane na usługi lub wyburzane
12. przystanek przyjęty do wdrożenia



REGIONALNE NA ŚWIECIE – KIERUNKI ROZWOJU

dr hab. inż. arch. Daniel Załuski, prof. PG



Małe dworce - supermarket kolejowy „Avec.-Shop” (Szwajcaria) - przykładowe rozwiązanie w Gelterkinden

„Avec.-Shop” jest realizowany od 1999r. przez spółkę celową, zawiązaną przez firmy SBB AG, Migros i Kiosk AG. Siecią odpowiedzialną za realizację pawilonu, jego obsługę i zaopatrzenie jest koncern VALORA, właściciel firmy Kiosk AG. Pierwszy supermarket powstał w 2001r. (2011 – 60 obiektów, 2017 – ponad 200). Są one wynajmowane w ramach franczyzy prywatnym inwestorom z zagwarantowaniem w umowie obsługi pasażerskiej.

Supermarkety „avec.” są otwarte przez cały rok od godz. 6 do 21. Sieć oferuje swoje tanie produkty firmowe pod nazwą „ok.-Produkten”. Pawilony realizowane są na dworcach, na których przyjmuje się, iż przychody roczne sklepu wynosić będą nie mniej niż 2,5 mln CHF rocznie. Wielkość pawilonów wynosi ok. 100-250m². Zatrudniają do ok. 8 osób. Najemca lokalu jest przeszkolony w zakresie obsługi klientów i korzystania z systemu komputerowego.



Automatyczny **SmartShuttle** / PostBUS (Szwajcaria)

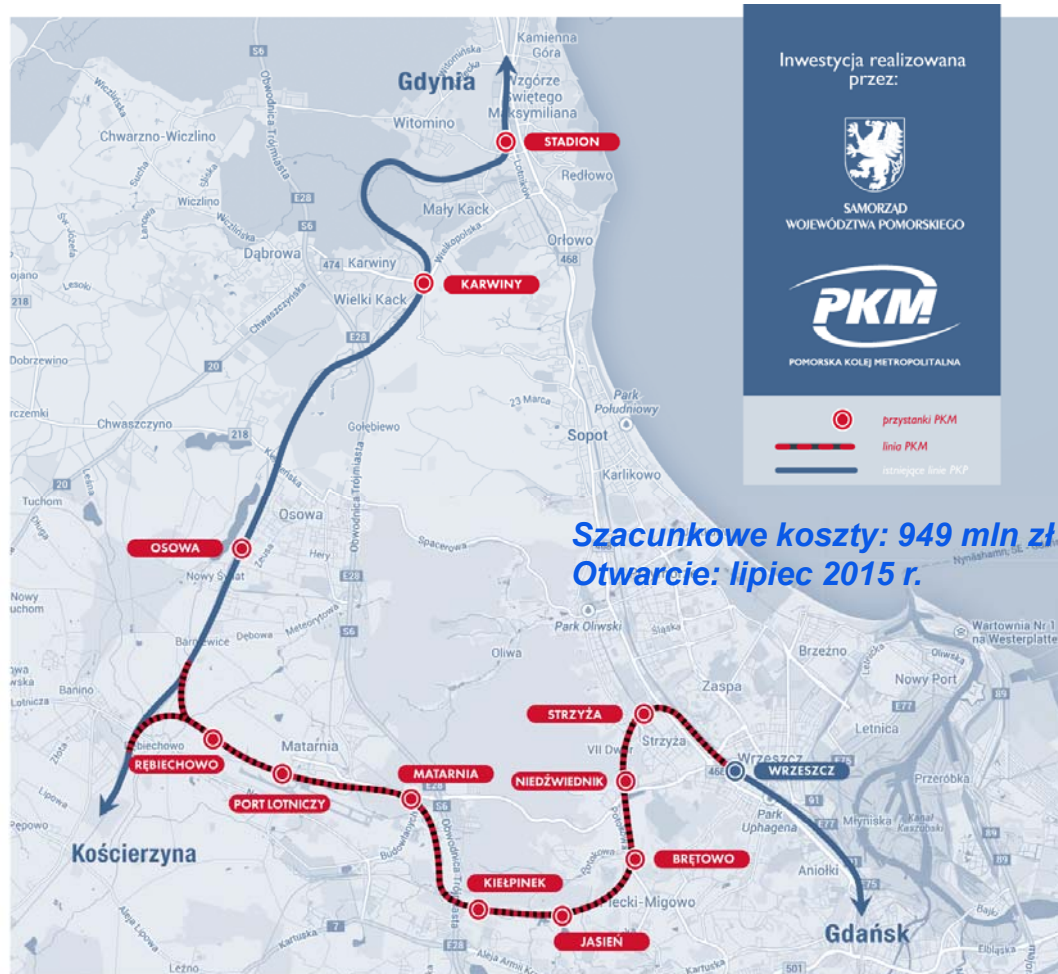
– program realizowany w zabytkowym centrum Sion od 23.06.2016 r.



www.postauto.ch



Systemowe przystanki kolejowe w Polsce – Pomorska Kolej Metropolitalna

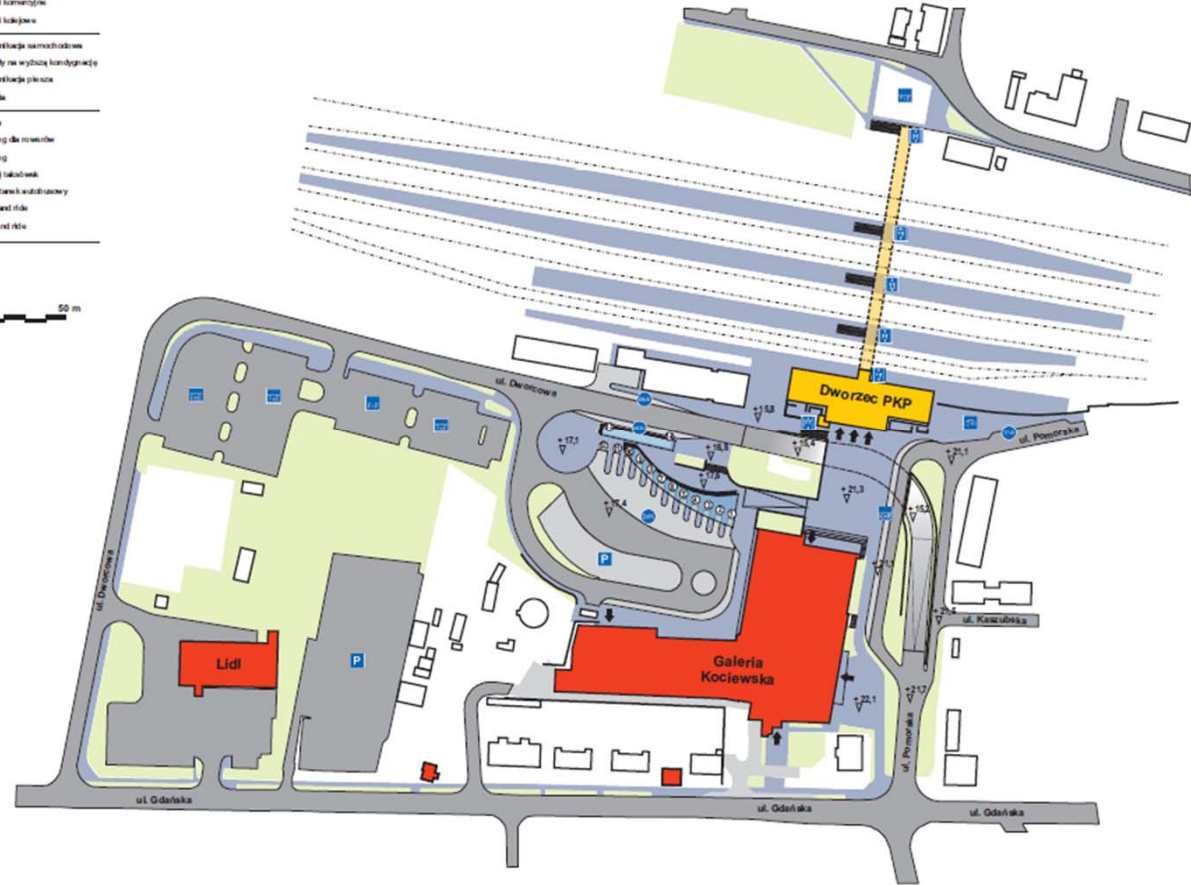


**Konferencja
Zakup Nowoczesnego Taboru Szynowego
Elementem Rozwoju Dolnego Śląska**

Węzły przesiadkowe w Polsce - Płock



Węzły przesiadkowe w Polsce - Tczew



Węzły przesiadkowe w Polsce - Wągrowiec



Dziękuję za uwagę.

d.zaluski@studiodz.com.pl

danzalus@pg.gda.pl