

Kształtowanie regionalnych strategii rozwoju transportu kolejowego na przykładzie Nadrenii-Palatynatu

Michał Beim, Michael Heilmann

Tekst przedstawia doświadczenia kraju związkowego Nadrenii-Palatynatu w zakresie tworzenia regionalnej oferty przewozowej. W pierwszej dekadzie od czasu regionalizacji zarządzania kolejami, która miała miejsce w 1996 r., liczba pasażerów w Nadrenii-Palatynacie prawie się podwoiła. Na sukces ten złożyło się kilka działań władz regionalnych: wprowadzenie zintegrowanego rozkładu jazdy bazującego na stałym takcie, reaktywacja nieczynnych tras kolejowych, promocja kolei oraz wykorzystanie tej formy lokomocji w turystyce regionalnej. Dużą rolę odegrało też wprowadzenie nowego taboru, modernizacja tras kolejowych. Władze przykładają również dużą wagę do zapewnienia bezbarierowego dostępu do pociągów oraz do integracji z transportem autobusowym i rowerowym.



*dr Michał Beim
Adiunkt w Instytucie
Geografii Społeczno-
Ekonomicznej i Gospo-
darki Przestrzennej UAM
w Poznaniu*



*Michael Heilmann
Dipl.-Ing.; Dyrektor
Związku Celowego
Regionalnego Transportu
Kolejowego Południowej
Nadrenii-Palatynatu*

Regionalizacja kolei niemieckich

Historycznym momentem, od którego datować można odnowę systemu kolei w Niemczech, jest decyzja o przekazaniu organizacji regionalnych przewozów kolejowych władzom krajów związkowych Republiki Federalnej Niemiec (tzw. landów). Usamorządowienie zarządzania regionalnymi przewozami kolejowymi stanowiło, obok komercjalizacji Kolei Niemieckich (Deutsche Bahn) oraz zapewnienia wszystkim podmiotom równego dostępu do infrastruktury, jeden z trzech głównych elementów reformy kolei w Niemczech. Przekazanie kompetencji w zarządzaniu kolejami nastąpiło na mocy ustawy o regionalizacji pasażerskiego transportu publicznego z 27 grudnia 1993 r. (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – RegG). Samorządy jednak odpowiedzialność za organizację przewozów przejęły dopiero 1 stycznia 1996 r. Blisko dwuletni okres pozwolił wszystkim przygotować się do nowego zadania, zwłaszcza landom.

To właśnie krajom związkowym powierzono rozpisywanie przetargów na obsługę poszczególnych tras, układanie przebiegu tras, rozkła-

dów jazdy, a także ustalanie standardów technicznych świadczonych usług. Landy uzyskały też prawo kształtowania własnych systemów taryfowych, które mogą odbiegać od stawek Deutsche Bahn. Polityka usamorządowienia organizacji przewozów regionalnych ma właśnie na celu przybliżyć kolej pasażerowi oraz otwierać rynek na nowe przedsiębiorstwa. U podstaw przekazywania władzom regionów zarządzania kolejami regionalnymi leżało przekonanie, że to one są bliżej obywateli niż władze w Berlinie i to one będą mogły lepiej odpowiadać na potrzeby społeczności lokalnych. Nie bez znaczenia był również fakt, że koleje stanowią ważny element polityki rozwoju regionalnego [7].

Pierwsza dekada obowiązywania ustawy okazała się bardzo owocna. Liczba pasażerów kolei regionalnych wzrosła w latach 1996-2006 o ponad 1/3 z poziomu 1,5 mld rocznie do ok. 2,1 mld rocznie. Dzięki poprawie efektywności wydawanych pieniędzy wzrosła też liczba pociągokilometrów, z 539 mln do 633 mln. Faktem jest, że imponujący wzrost liczby klientów nie jest tylko wynikiem samej reformy. Złożyła się na to zarówno rosnąca mobilność Niemców, jak i wzrost znaczenia innych niż samochód form przemieszczania się – przede wszystkim wzrastała jakość transportu lokalnego i długodystansowego. W Niemczech zaczęła się też kształtować nowa kultura mobilności, której najlepszym świadectwem jest fakt, że wśród młodych mężczyzn w wieku 18-29 w latach 1993-2003 wskaźnik motoryzacji spadł z poziomu 605 na 453 samochody osobowe na tysiąc osób.

Zarządzanie kolejami w Niemczech

Przekazanie samorządom odpowiedzialności za koleje było związane z koniecznością wypracowania nowej kultury organizacyjnej w tym zakresie. W praktyce wypracowano trzy wzorce funkcjonowania zarządów kolei regionalnych.

W pierwszym modelu koleje zarządzane są bezpośrednio przez kraje związkowe. To właściwe ministerstwa kontraktują usługi, korzystając z pomocy stosownych spółek będących własnością landu. Taka sytuacja ma miejsce m.in. w Badenii-Wirtembergii, gdzie Nahver-

kehrsgesellschaft Baden-Württemberg (Spółka Transportu Lokalnego Badenii-Wirtembergii) doradza Ministerstwu Spraw Wewnętrznych przy organizacji przewozów kolejowych na większości obszaru kraju związkowego. System ten funkcjonuje też m.in. w Bawarii oraz w Kraju Saary. Tylko w Bremie zarządzanie koleją odbywa się bezpośrednio przez urząd – bez pomocy stosownej spółki.

Drugim modelem jest powierzenie zarządzania kolejami związkom celowym. Taka sytuacja ma miejsce właśnie w Nadrenii-Palatynacie, ale również w Saksonii czy Północnej Nadrenii-Westfalii. Za organizację przewozów odpowiadają poszczególne związki, które zazwyczaj obejmują tylko fragment landu. W Nadrenii-Palatynacie funkcjonują dwa związki, w Północnej-Nadrenii Westfalii cztery, a w Saksonii pięć.

Trzecim sposobem jest powierzenie zadania organizacji przewozów kolejowych związkom komunikacyjnym i taryfowym. Takim przykładem jest Hesja, gdzie za organizację przewozów odpowiadają trzy związki taryfowe: Nordhessische Verkehrsverbund (NVV), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) i Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN).

Zakres przestrzenny poszczególnych organizatorów przewozów jest różny. Przykładowo, w Bawarii obejmuje on cały kraj, w Dolnej Saksonii oraz w Badenii-Wirtembergii cały obszar z wyłączeniem największych aglomeracji (hannowerskiej i braunschweigu oraz stuttgartskiej); Berlin natomiast połączył swoje siły z Brandenburgią.

Łącznie w Niemczech działa 27 zarządców kolei. 26 z nich zrzeszonych jest w stowarzyszeniu Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV, Federalnej Grupie Roboczej Organizatorów Regionalnego Transportu Kolejowego). Stowarzyszenie pełni platformę wymiany doświadczeń pomiędzy organizatorami, jak i jest organizacją lobbującą na poziomie federalnym stanowiąc przeciwwagę zarówno dla związków przewoźników, jaki i np. lobby motoryzacyjnego.

Obraz jest jeszcze bardziej złożony, gdy weźmie się pod uwagę, że w Niemczech istnieje ponad 100 związków taryfowych, z których

większość stanowią integrujące taryfowo również koleje regionalne. Same zawiązki pełnią też w poszczególnych landach różne role. Wspomniany VRN jest w Hesji również organizatorem przewozów kolejowych, podczas gdy w Badenii-Wirtembergii czy Nadrenii-Palatynacie jest tylko związkiem taryfowym (por. [3]).

Organizacja rynku kolei regionalnych

Bardzo różnie kształtują się strategie rozwoju rynku kolei w poszczególnych krajach związkowych. Można wyróżnić kilka modeli funkcjonowania lokalnych zarządców. Najpowszechniejszym modelem jest ograniczanie się do organizacji przetargów. Niemniej, Dolna Saksonia udostępnia wyłonionym w przetargach przewoźnikom tabor. Jest więc nie tylko organizatorem przewozów, ale swoistą instytucją leasingową.

Część krajów związkowych posiada również własne spółki kolejowe. Tak jest m.in. w Hesji (Hessische Landesbahn GmbH) czy Badenii-Wirtembergii (Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft - SWEG). Funkcjonują też koleje będące własnością różnych szczebli samorządów, jak np. Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) należące do Badenii Wirtembergii oraz dwóch powiatów, a także spółki będące współwłasnością spółek będących własnością landów i przewoźników miejskich, jak np. Breisgau-S-Bahn GmbH (spółka fryburskiego przewoźnika z SWEG). Wszystkie te modele organizacji rynku mają swoje uwarunkowania historyczne. Niektóre spółki będące własnością landów postawiły w celu ratowania zagrożonych likwidacją linii kolejowych (np. SWEG), inne są wynikiem przekształceń własnościowych historycznych spółek kolejowych (np. HzL), a jeszcze inne powstały w celu poszerzania źródeł dochodów dotychczasowym właścicielom (np. Breisgau-S-Bahn). Spółki te jednak, poza obsługą własnych sieci kolejowych, zmuszone są stawać w przetargach na obsługę pozostałych tras.

Dominującą formą kontraktów są kontrakty netto. Zwycięzca przetargu otrzymuje określoną sumę dotacji i ponosi zarówno ryzyko związane z kosztami działalności, jak i ryzyko pozyskiwania wpływów ze sprzedaży biletów, które pokrywają pozostałą część kosztów i zapewniają zyski. W rzeczywistości – przy pokryciu znacznych obszarów Niemiec związkami taryfowymi – większość wpływów przynoszą udziały w zyskach tych związków. Podział następuje według specjalnych algorytmów, zazwyczaj różnych dla każdego związku.

Nadrenia-Palatynat jest krajem związkowym, który nie posiada własnej spółki kolejowej. Nie zajmuje się też zakupem i leasingiem taboru. Podpisywane kontrakty z przewoźnikami są kontraktami netto.

Priorytety rozwoju kolei

Historyczne uwarunkowania determinują nie tylko organizację rynku kolejowego. Każdy z krajów związkowych ma też inne oczekiwania związane z organizacją przewozów regional-

nych. Różnorodność oczekiwań determinowana jest odmiennymi strategiami rozwoju regionalnego, inną sytuacją społeczno-gospodarczą, demograficzną czy nawet polityczną.

Głównym celem polityki transportowej Nadrenii-Palatynatu jest poprawa mobilności i dostępności przy jednoczesnej redukcji negatywnego wpływu na środowisko [7]. W praktyce cel ten przekłada się na działania mające na celu odciążenie sieci drogowej oraz działania na rzecz rozwoju sieci połączeń transportu publicznego. W przypadku kolei regionalnych jest to realizowane m.in. poprzez systematyczny wzrost pracy przewozowej następujący w wyniku dogęszczania taktu (obecnie godzinowego lub, na niektórych liniach, półgodzinowego) oraz reaktywację nieczynnych linii kolejowych. Równocześnie dużą uwagę przywiązuje się wykorzystaniu kolei w turystyce weekendowej.

Choć w innych krajach związkowych stawia się również na ograniczanie negatywnych skutków motoryzacji oraz zapewnianie odpowiedniej mobilności mieszkańców, to jednak jest realizowane odmiennie. Przykładowo, władze Dolnej Saksonii kładą szczególny nacisk na zakup nowoczesnego taboru, który udostępniany jest wyłonionym w przetargach przedsiębiorstwom. Z kolei doświadczona gwałtownymi i gwałtownymi zmianami demograficznymi Meklemburgia-Pomorze Przednie koncentruje się na utrzymaniu istniejącej sieci połączeń mimo spadku liczby pasażerów i niekiedy jednak zmuszana jest do zawieszania ruchu kolejowego na niektórych trasach. Szlezwik-Holsztyn stara się natomiast wykorzystywać koleje do zapewnienia mieszkańcom pracy i dowożenia ich do Hamburga, który stanowi miejsce pracy dla wielu mieszkańców sąsiednich krajów związkowych. Ponadto, kolej służy stymulacji ruchu turystycznego w regionie (por. [4], [8]).

Finansowanie kolei regionalnych w Nadrenii-Palatynacie

Nadrenia-Palatynat jest krajem związkowym liczącym 3 999 tys. mieszkańców. Obszar landu wynosi 19 853 km², przez co gęstość zaludnienia wynosi 202 mieszkańców na kilometr kwadratowy. Nadrenia-Palatynat jest więc siódmym krajem związkowym pod względem liczby ludności i dziewiątym pod względem gęstości zaludnienia. Pod względem PKB pro capita kraj znajduje się również na dziewiątej pozycji z kwotą 25 827 EUR, co jest poniżej średniej dla Niemiec i całej Unii Europejskiej. Zadłużenie w przeliczeniu na mieszkańca wynosiło w 2010 r. 6 806, co plasuje kraj związkowy na ósmej pozycji. Również zadłużenie miast na prawach powiatu oraz powiatów jest generalnie bardzo wysokie – należą one w większości do grona najbardziej zadłużonych powiatów w Niemczech [10]. Niektóre z miast i powiatów muszą nawet korzystać z tzw. budżetu awaryjnego (niem. vorläufige Haushaltsführung), którego najważniejszym elementem jest specjalna procedura zatwierdzania wydatków przez władze kraju związkowego.

Sytuacja społeczno-ekonomiczna rzutuje na potrzeby transportowe i możliwości ich zaspokajania. Wprawdzie finansowanie kolei zapew-

nione jest z innych źródeł, niezależnych od możliwości krajów, to jednak możliwości finansowe powiatów i miast na prawach powiatów rzutują na możliwości finansowe w zakresie organizacji lokalnego transportu publicznego, który należy do zadań własnych powiatów. Funkcjonowanie lokalnego transportu publicznego ma natomiast walny wpływ na wybór kolei regionalnych.

Ustawa o regionalizacji przewidywała również trwałe źródło finansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. W ustawie została określona wysokość środków wraz ze sposobem ich rewaloryzacji oraz klucz podziału środków. W 2010 r. było to blisko 6,9 mld EUR, z czego Nadrenii-Palatynatowi przypadało 5,24% tej kwoty – 360,6 mln EUR. Podział pomiędzy kraje związkowe jest zapisany w ustawie. Pieniądze na regionalne przewozy kolejowe pochodzą z podatku nakładanego na sprzedaż olejów mineralnych (w tym ropy naftowej), przy czym wysokość dofinansowania przewozów jest ustalona odgórnie i nie jest zależna od rzeczywistych wpływów osiąganych z tego podatku.

Na 2014 rok przewidziana jest rewizja sposobu podziału środków oraz dostępnej kwoty. Decyzje co do zmian jeszcze nie są znane, jednakże kraje związkowe obawiają się, że cięcia mogą dotyczyć nawet 5% kwoty dofinansowania. Długoletnie plany rozwoju uwzględniają również ewentualne ryzyko i potrzebę dofinansowania kolei z ogólnego budżetu landów. Z drugiej strony nowy algorytm podziału środków, jaki pojawia się najczęściej w propozycjach, ma bazować na pracy przewozowej w ostatnich latach, co stawiałoby w uprzywilejowanej pozycji te kraje związkowe, które najefektywniej wykorzystwały korzyści płynące z regionalizacji zarządzania kolejami.

W 2009 r. z łącznej kwoty 355 mln EUR kraj związkowy przeznaczył 87,47% (311,1 mln EUR) na dofinansowanie przewozów kolejowych, 1,24% (4,4 mln EUR) na dofinansowanie regionalnej komunikacji autobusowej. Kwestie zarządzania transportem wynosiły w przypadku zarządzania przewozami kolejowymi 0,52% (1,8 mln EUR) i 1,39% (4,4 mln EUR) pozostałym transportem publicznym. W 2009 r. Nadrenia-Palatynat zamówiła u przewoźników łącznie 33,4 mln pociągów-kilometrów i 5,5 mln wozokilometrów autobusów RegioLinien. Na marginesie należy nadmienić, że tramwaj kursujący na prawach kolei (wykorzystujący dawną trasę kolei wąskotorowej) i łączący Bad Dürkheim z Ludwigshafen i Mannheim nie jest dofinansowywany przez władze kraju związkowego – wspierają go tylko właściwe powiaty i gminy. Dofinansowanie inwestycji w infrastrukturę transportu publicznego z wyjątkiem pojazdów wynosiło 0,51% w przypadku infrastruktury kolejowej i 0,34% w przypadku pozostałego transportu publicznego.

W 2009 r. władze landu uzyskały 6,2 mln EUR zwrotu z inwestycji w tabor kolejowy. Sytuacja taka jest jednak wyjątkowa. Nadrenia-Palatynat nie dofinansowuje zakupu taboru transportu publicznego i taboru kolejowego, ani też nie prowadzi własnej spółki taborowej, która leasingowałaby pojazdy.

Dopłaty do biletów dla związków taryfowych wynosiły 3,11% - 11,1 mln EUR, natomiast wyrównanie ulg dla uczniów wynosiło 7,11% (25,5 mln EUR) [5].

Organizacja zarządzania kolejami regionalnymi w Nadrenii-Palatynacie

Zarządzanie kolejami regionalnymi w Nadrenii-Palatynacie zostało powierzzone dwóm związkom celowym: Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd; Związek Celowy na rzecz Regionalnego Transportu Kolejowego Południe) z siedzibą w Kaiserslautern i Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord, Związek Celowy na rzecz Regionalnego Transportu Kolejowego Północ) z siedzibą w Koblencku.

Podział zarządzania kolejami regionalnymi na dwa związki celowe (por. rys. 1) wynikał nie tylko z założenia, że taka sytuacja sprzyjać będzie sprawności zarządzania, ale również z uwarunkowań geograficznych i historycznych sieci kolejowej w Nadrenii-Palatynacie. Południowa część kraju związkowego od 1777 r. do 1945 r. należała do Bawarii, podczas gdy północna część od 1822 r. wchodziła w skład Prus (por. [6]).

ZSPNV Süd obejmuje obszar 8 447 km², co stanowi mniejszą część landu, jednak jest zamieszany przez większą część ludności landu – przez 2 245 tys. osób. Obszar obejmuje 13 powiatów ziemskich i 9 miast na prawach powiatów. Na obszarze związku znajdują się 224 stacje kolejowe regularnie obsługiwane oraz 13 stacji wykorzystywanych tylko przez ruch turystyczny organizowany przez związek. Pociągi wykonują rocznie ok. 19,5 mln km obsługując sieć o długości 900 km. Autobusy zamawiane przez ZSPNV Süd (w tej liczbie nie ma komunikacji miejskiej, ani regionalnej organizowanej przez powiaty) wykonują 3 603 tys. km rocznie obsługując sieć połączeń o długości 385 km.

Na obszarze o powierzchni 11 355 km², który zarządzany przez SPNV Nord, mieszka 1 755 tys. osób. Obszar obejmuje 12 powiatów ziemskich i 2 miasta na prawach powiatów. Pod zarządem SPNV Nord znajduje się 198 stacji wykorzystywanych w ruchu codziennym i kilkanaście używanych tylko przez pociągi turystyczne. Koleje regionalne wykonują pokonują 14,2 mln km rocznie na sieci o łącznej długości ok. 800 km. Autobusy zamawiane przez związek wykonują pracę 1,9 mln km rocznie.

Struktura organizacyjna każdego ze związków celowych w Nadrenii-Palatynacie jest bardzo podobna. Każdy z powiatów (w tym miasta na prawach powiatów) posiada jeden głos na zgromadzeniu rady związku. Jednym głosem w każdym związku celowym dysponuje też land Nadrenii-Palatynat. To zgromadzenie rady związku odpowiedzialne jest zarówno za organizację prac samego związku celowego, jak i za wytyczanie głównych kierunków rozwoju kolei. Spotkania zgromadzenia odbywają się minimum dwa razy do roku. Sprawami bieżącymi zajmują się władze poszczególnych związków korzystając z własnej administracji. Każdy z rządów zatrudnia kilkanaście osób.



1. Zasięg związków celowych na tle sieci podziału administracyjnego i wykorzystywanej w codziennych przewozach regionalnych sieci kolejowej. Nazwami wyróżniono miasta na prawach powiatu.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Ustawa o regionalizacji przewozów kolejowych nie nakazuje landom angażować innych partnerów. Zaproszenie powiatów do współdecydowania o losach kolei regionalnych i oddanie im większości głosów wynikało z polityki władz kraju związkowego. Celem tego procesu była większa demokratyzacja procesu zarządzania, zwiększenie zaangażowania powiatów w funkcjonowanie kolei oraz lepsza koordynacja z transportem autobusowym będącym – według prawodawstwa federalnego – w zarządzaniu powiatów. Wszystkie te cele udało się uzyskać. W przypadku o ubogiej infrastrukturze kolejowej wzrosły starania o reaktywację tras kolejowych i zaangażowanie w system linii autobusowych organizowanych przez SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Marka kolei regionalnych

Oba związki celowe w Nadrenii-Palatynacie posługują się wspólną marką „Der Takt”. Słowo „takt” ma podkreślać spójność i regularność oferty komunikacji publicznej, nie tylko kolejowej, w regionie. Na marginesie należy nadmienić, że tylko część landów zdecydowała się na wprowadzenie osobnej marki, niezależnej od marek przewoźników czy związków taryfowych, dla połączeń regionalnych. Przykładowo, w Bawarii koleje działają pod nazwą „Bayern-Takt”, w Badenii-Wirtembergii jako „3-Löwen-Takt” (nawiązanie do godła landu zawierające-

go trzy lwy), przy czym w Badenii-Wirtembergii pojazdy miejskiego transportu publicznego, jeśli został ich zakup dofinansowany przez władze krajowe, muszą również nosić te emblematy. W Nadrenii-Palatynacie pasażerowie stykają się więc z trzema markami: związku taryfowego, przewoźników oraz „Der Takt”. Dostępne na dworcach materiały promocyjne są również wydawane przez te trzy różne grupy podmiotów. Barwą rozpoznawczą „Der Takt” jest kolor pomarańczowy (por. fot. 3).

Chociaż organizatorom przewozów przysługuje prawo kształtowania własnych taryf, to jednak ani SPNV Nord, ani ZSPNV Süd tego nie czynią. W obu związkach celowych obowiązują taryfy związków komunikacyjnych lub przewoźników, w sytuacji, gdy podróż odbywa się na terenie kilku związków komunikacyjnych lub na obszarze nieobjętym związkami komunikacyjnymi (por. rys. 2). Oprócz ofert związków komunikacyjnych, istnieje bilet regionalny Rheinland-Pfalz-Ticket, który umożliwia korzystanie ze wszystkich środków lokalnego i regionalnego transportu publicznego w Nadrenii-Palatynacie oraz dojazd do ważniejszych miast położonych poza granicami (np. do Bonn, Mannheim czy Wiesbaden). Bilet powstał jako oferta turystyczna i z czasu jego obowiązywania wyłączony jest poranny szczyt komunikacyjny (w dni robocze, między 3:00 a 9:00). Bilet kosztuje 21 EUR, każdy ze współpasażerów (nie więcej niż czterech) płaci już tylko 3 EUR więcej.

Takt czyli zintegrowany, cykliczny rozkład jazdy

Cechą znaną dla Nadrenii-Palatynatu było wprowadzanie od samego początku zintegrowanego taktu na obszarze całego landu. Pierwsze próby miały miejsce jeszcze przed usamodzielnieniem zarządzania kolejami regionalnymi. W latach 1992-1993 szwajcarska spółka SMA und Partner przeprowadziła na zlecenie władz landowych oraz Deutsche Bahn badania nad optymalizacją przewozów regionalnych. Poza zdefiniowaniem przyszłej oferty, spółka musiała przeprowadzić prognozy liczby pasażerów.

Generalnymi postulatami nowego rozkładu jazdy były:

- stworzenie sieci stacji węzłowych (Bad Kreuznach, Kaiserslautern, Koblenca, Trewir), na których następowałyby przesiadki we wszystkich najważniejszych kierunkach oraz koordynacja rozkładów na pozostałych stacjach,
- wprowadzenie taktu do rozkładów jazdy – cykliczny plan pozwala na łatwiejsze zapamiętanie godzin odjazdów i przyjazdów pociągów,
- dogęszczenie sieci połączeń (głównie takt godzinny, jednak na najważniejszych kierunkach takt półgodzinny),
- zmniejszenie czasu przejazdu poprzez zastosowanie szybszych pojazdów (np. zastąpienie składów wagonowych zespołami trakcyjnymi) oraz lepsze dopasowanie przesiadek,
- poszerzenie godzin obowiązywania taktu, zarówno we wczesnych godzinach porannych oraz w późnych godzinach wieczornych.

Oprócz powyższych cech wpływających bezpośrednio na rozkład jazdy autorzy opracowania zwracali uwagę również na kwestie związane z komfortem pasażerów: jakością taboru, stanem technicznym dworców i przystanków kolejowych oraz na kwestie związane z usuwaniem barier architektonicznych.

Przeprowadzenie prognoz nie było zadaniem łatwym. Miało miejsce pierwszy raz na tym obszarze i należało odwoływać się do doświadczeń innych państw. Niemniej, sporządzono pewien model matematyczny, który pozwalał na szacowanie liczby pasażerów. W nim wyróżnione zostały cztery podstawowe kategorie mające wpływ na zwiększenie popytu:

- zwiększenie częstotliwości kursów, którym przypisano elastyczność (wagę wpływu) od +0,2 do +0,5,
- redukcję czasu przejazdu: elastyczność od -0,8 do -1,0,
- wprowadzenie taktu: elastyczność od +0,02 do +0,05,
- koordynacja i poprawa przesiadek: elastyczność od +0,01 do +0,03.

Elastyczność przy prognozach w praktyce była interpretowana według poniższego przykładu: zmniejszenie czasu o 30% oznacza wzrost liczby pasażerów o od 24% do 30%. Prognozy w perspektywie dekady (do 2003 r.) zakładały wzrost świadczonych usług (wyrażanych pociągokilometrami) o 82% oraz wzrost pracy



2. Związki taryfowe na terenie Nadrenii-Palatynatu oraz w sąsiednich regionach. Ponadto wymieniono zostały główne kierunki podróży kolejami regionalnymi wraz z podaniem związku taryfowego, do którego należą.

Źródło: opracowanie własne.



3. Kampania promująca transport publiczny w Nadrenii-Palatynacie odbywała się pod hasłem, iż mobilność może być różnorodna, w domyśle – do przemieszczania służy nie tylko samochód (kwiecień 2011 r.). Kampania promowała też markę „Der Takt”.

fot. Michał Beim

przewozowej (pasażerokilometrów) o 66%. W rzeczywistości prognozy te okazały się niedoszacowane. Usługi przewozowe w latach 1993-2003 wzrosły o 67% natomiast praca przewozowa wzrosła o 97%. Główną zasługę w tym miał wzrost przewozów w weekendy i święta, który wynikał w dużej mierze z wykorzystania kolei regionalnych w turystyce jednodniowej.

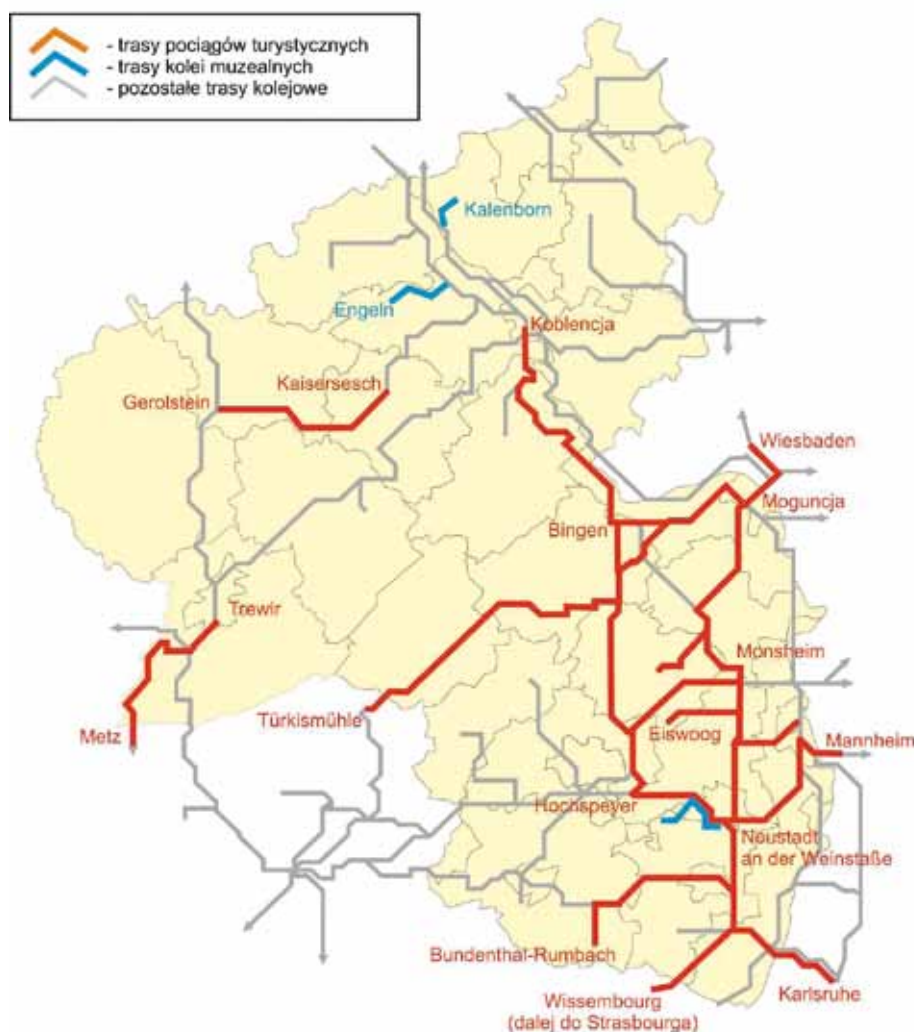
Nowy rozkład jazdy na lata 2004-2014 korzysta z doświadczeń pierwszego zintegrowanego rozkładu jazdy. Największą zmianą było jednak uruchomienie w dniu 14 grudnia 2003 r. kolei metropolitalnej S-Bahn RheinNeckar łączącej konurbację Ujścia Neckaru do Renu z ważniejszymi ośrodkami w regionie (m.in. z Kaiserslau-

tern, Karlsruhe, Spirą, Mosbach). Wraz z uruchomieniem S-Bahn, obsługiwanego przez spółkę Deutsche Bahn – DB Regio, na tory Palatynatu (południowej części landu) wjechała nowa jakość. Pociągi kursują w takcie godzinnym, jednak uwzględniając fakt, że linie zazwyczaj nakładają się na siebie (np. S1 z S2 czy S3 z S4) mieszkańcy uzyskali połączenia w takcie półgodzinnym.

S-Bahn jednak spotkał się z pewną krytyką: na trasie Kaiserslautern – Mannheim zastąpił jeżdżące w takcie godzinnym ekspresy regionalne (RegionalExpress, RE) i również kursujące w takcie godzinnym, jednak przesuniętym o pół godziny pociągi osobowe (RegionalBahn, RB).



4. Pociąg TER SNCF „Strasbourg-Express” relacji Neustadt an der Weinstraße – Strasbourg z zamieszczonymi godłami obu regionów.
fot. Michał Beim



5. Turystyka kolejowa w Nadrenii-Palatynacie. Na mapie wymieniono główne miejscowości, do których odbywają się podróże.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

W efekcie okazało się, że dojazd z Kaiserslautern do Mannheim uległ znaczącemu wydłużeniu (z ok. 45 min. do godziny). Zyskały wprawdzie pośrednie miejscowości leżące na trasie, które otrzymały połączenia w półgodzinnym takcie, jednak czas podróży wcale nie wzrósł. Zarządca kolei pozostawił jednak alternatywę – w godzinach porannych kursują RE z Saarbrücken do Mannheim. Są to tylko jednak dwa połączenia: o 8:26, 10:26 z Kaiserslautern. Powrotne połączenia leżą poza szczytem komunikacyjnym: o 12:46 i o 14:46 z Mannheim. Ponadto S-Bahn RheinNeckar krytykowany jest za niższy komfort jazdy. Pasażerowie skarżą się na niewygodne fotele oraz charakterystyczny hałas (wysokie dźwięki) przy starcie i zatrzymaniu pojazdów (Baureihe 425).

W kolejnym rozkładzie jazdy, który ma wejść od początku 2015 r., planowane jest zwiększenie liczby połączeń RegionalExpress. Pociągi te cieszą się dużą popularnością, a także rentownością (por. [11]). Opór przeciw rozwojowi tego typu połączeń zgłasza jednak Deutsche Bahn, która spogląda na nie jako konkurencję dla pociągów Intercity, ICE i TGV kursujących po Nadrenii-Palatynacie.

Pociągi poza taktem

Należy nadmienić, że zarządcy kolei nie trzymają się kurczowo idei taktu i przewidują od niej odstępstwa. Odstępstwa odbywają się jednak na korzyść pasażerów. Najbardziej charakterystycznym przykładem są pociągi „pracownicze” uruchamiane do zakładów BASF w Ludwigshafen. Pociągi te dowożą pracowników z różnych miast regionu (m.in. Kaiserslautern, Wörth am Rhein, Ramsen) do jednej z trzech stacji kolejowych na terenie zakładów. Kursy pociągów dopasowane są do godzin zmian w BASF, z pociągów mogą jednak korzystać również inni pasażerowie.

W weekendy uruchamiane są połączenia regionalne wyjeżdżające z większych miast po północy, dzięki którym możliwe jest skorzystanie z oferty kulturalnej i rozrywkowej w tych miastach. Wprawdzie kursy te wiążą się z podwyższonym ryzykiem wandalizmu czy zanieczyszczenia pojazdów, jednak wynikają one z polityki regionalnej, której jednym z elementów jest zapewnienie bezpieczeństwa na drogach. Osoby, które spożyły alkohol mogą więc bezpiecznie wracać koleją, przez co redukuje się liczbę wypadków, co jest również jednym z celów regionalnej polityki transportowej (por. [7]).

Zarządy kolei uruchamiają też specjalne pociągi na wydarzenia kulturalne w regionie. Przykładowo dodatkowe kursy uruchamiane są z okazji nocy muzeów czy festynów winnych takich jak Wurstmarkt w Bad Dürkheim. Dodatkowo pociągi dowożą na imprezy, których celem jest kształtowanie przyjaznych środowisku zachowań transportowych, np. niedziela bez samochodu w Dolinie Renu czy w Dolinie Mozeli („Tal Total”, „Happy Mosel”).

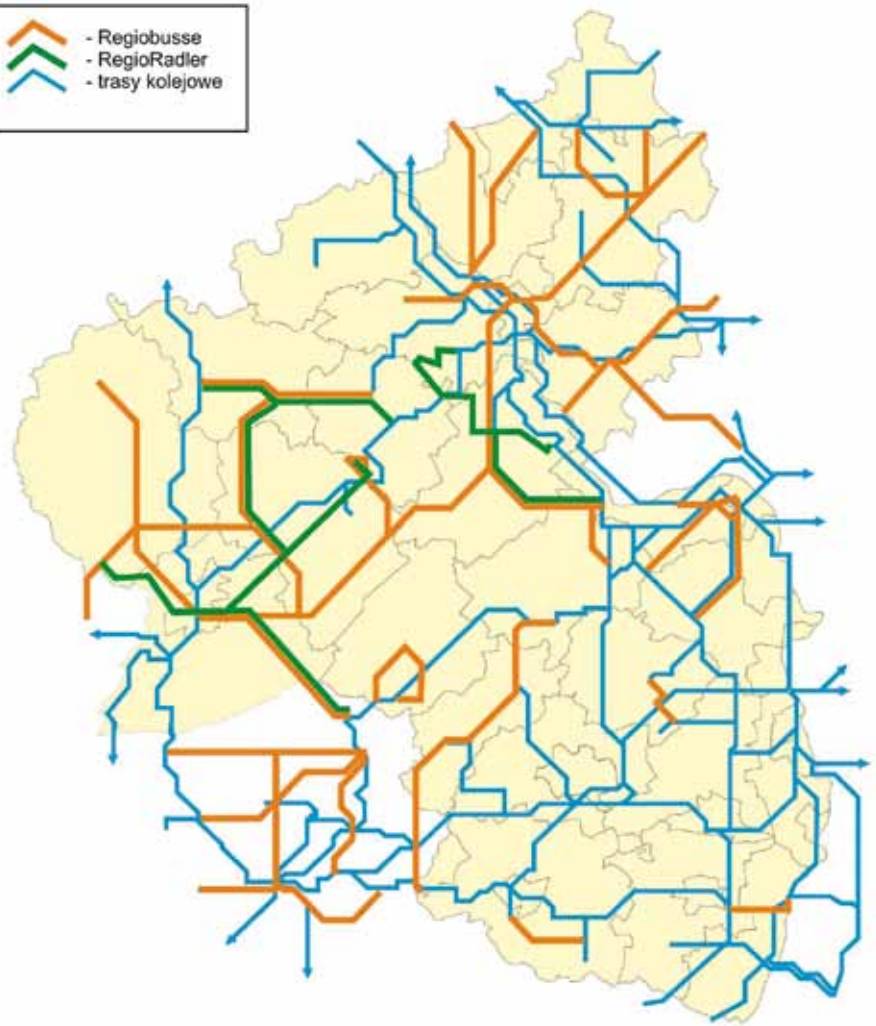
Turystyka kolejowa

Wykorzystanie kolei w regionalnej turystyce pełni ważną rolę. Z jednej strony jest elemen-

tem stymulującym rozwój całej branży turystycznej w Nadrenii-Palatynacie, z drugiej strony zapewnia wpływy finansowe przewoźnikom w weekendy, kiedy ruch związany z pracą czy szkołą znacząco się zmniejsza. Zwiększona liczba pasażerów w weekendy pozwala na utrzymanie taktu podobnego do dni roboczych, przez co wychodzi naprzeciw społecznej potrzebie zapewnienia sprawnego transportu publicznego przez cały czas, nie tylko w dni robocze, w godzinach szczytu. Ruch turystyczny przyczynia się więc do wzrostu rentowności połączeń w weekendy oraz stanowi uzasadnienie dla wysokiej częstotliwości kursów.

Oferta weekendowa często wykracza ponad standardową ofertę – utrzymanie taktu, jaki jest dostępny w dni robocze. SPNV Nord i ZSPNV Süd zamawiają specjalne pociągi na najbardziej popularnych trasach. Są to zazwyczaj pociągi oferujące bezpośrednie połączenia, które w dni robocze wymagają przesiadek. Do takich połączeń należą m.in. Moguncja – Wissemburg, Neustadt an der Weinstraße – Strasbourg, Karlsruhe – Koblenz, Wiesbaden – Türkismühle. Samo zestawienie pokazuje, iż połączenia te nie tylko przekraczają granice landów, ale również państw. Każde z tych pociągów posiada własną nazwę, odpowiednio Elsass-Express, Strasbourg-Express, Rheintal-Express, Nahetal-Express. Choć w nazwie pojawia się określenie „Express”, to pociągi kursują wg regionalnej taryfy i dostępne są też posiadaczom biletów okresowych właściwych związków komunikacyjnych czy ofert regionalnych. Odbývają się one jednak w ramach używanej w dni powszednie sieci tras kolejowych. Dodatkowo, związki celowe w celach turystycznych wykorzystują również nieczynne trasy kolejowe, tj. trasy, na których w dni robocze nie odbywa się pasażerski ruch kolejowy.

Wśród nieczynnych tras kolejowych, na których odbywa się turystyczny ruch kolejowy, wyróżnić można dwie grupy: trasy planowane w najbliższej przyszłości do reaktywacji dla codziennego ruchu pasażerskiego oraz pozostałe trasy. W pierwszym przypadku wykorzystanie turystyczne poprzedza reaktywację tras kolejowych dla ruchu pasażerskiego. Pociągi turystyczne mają ogromne znaczenie psychologiczne: pokazują, że trasa może być wykorzystywana na co dzień, że przynosi wymierne korzyści mieszkańcom regionu, a także w świadomości mieszkańców zaczyna istnieć nowa relacja kolejowa. Stan torów jednak na razie uniemożliwia konkurencyjną pod względem czasowym komunikację na co dzień, stąd też do czasu prac modernizacyjnych nie prowadzi się poza weekendami ruchu pasażerskiego. W drugim przypadku, gdy linie kolejowe nie są planowane do reaktywacji w najbliższym czasie, zabezpiecza się linie kolejowe przed degradacją, tak że w dalszej przyszłości ich odnowa nie będzie stanowić znaczącego problemu. Pociągi turystyczne na tarasach przeznaczonych w najbliższym czasie do reaktywacji organizowane są przez SPNV Nord oraz ZSPNV Süd i obowiązują w nich normalne taryfy, natomiast na trasach drugiej kategorii kursują koleje muzealne należące od stowarzyszeń i obowiązują w nich specjalne taryfy ustanawiane przez właścicieli.



6. Schemat połączeń autobusowych zamawianych przez SPNV Nord i ZSPNV Süd (na obszarze Nadrenii-Palatynatu). Połączenia odbywające się do innych regionów są współfinansowane i zamawiane przez tamtejszych organizatorów przewozów kolejowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Oprócz samych pociągów turystycznych, SPNV Nord i ZSPNV Süd wydają pod marką „Der Takt” stosowne przewodniki turystyczne pokazujące możliwości wycieczek pieszych i rowerowych w regionie. Przewodniki drukowane są dla każdego subregionu osobno i są kolportowane bezpłatnie na stacjach kolejowych oraz są do pobrania ze strony internetowej „Der Takt” (www.der-takt.de). Oprócz wydawnictw związków celowych, dostępne są wydawnictwa związków komunikacyjnych oraz przewoźników, które również promują ofertę turystyczną regionów czy wydarzenia (święta winne, noce muzeów, festyny lokalne).

Należy podkreślić również, że oprócz wydawnictw czy biletów landowych, w Nadrenii-Palatynacie funkcjonują już pierwsze oferty łączone muzeów i związków taryfowych. Przykładem mogą być muzea ze Spiry, gdzie za 14 EUR, tj. za opłatą równą lub o kilka euro większą niż sam bilet wstępu do muzeum, a w cenie zbliżonej do regionalnego biletu dziennego związku komunikacyjnego VRN, można kupić bilet łączony na przejazd całą komunikacją regionalną od miejsca zamieszkania i z powrotem wraz z biletem wejściowym do muzeum. Sprzedaż biletów odbywa się zarówno w automatach

biletowych, jak i w kasach. Bilety łączone dają korzyść zarówno władzom regionalnym (mniejszy ruch na drogach, lepsze wykorzystanie lokalnego i regionalnego transportu publicznego), jak i właścicielom muzeów (mniejsze koszty budowy i utrzymania parkingów), zwłaszcza w sytuacji, gdy koszt stworzenia utwardzonego miejsca parkingowego na wolnym powietrzu szacuje się w Niemczech na kilkanaście tysięcy euro (por. [8]).

Władze Nadrenii-Palatynatu dążą też do lepszej integracji z kolejami regionalnymi w Alzacji. Rozmowy ze stroną francuską są nieco bardziej skomplikowane niż rozmowy z sąsiednimi krajami związkowymi. Celem połączeń z Alzacją jest nie tylko rozwój turystyki – Alzacja stanowi chętnie odwiedzane miejsce przez turystów rowerowych oraz osoby udające się w celu zwiedzania zabytków, ważnym powodem jest również zapewniającym dojazd do pracy coraz liczniejszym niemieckim „uciekiniem podatkowym” mieszkającym w regionach przygranicznych Francji, a nadal pracujących w swym kraju rodzinnym. Wprawdzie podatki tych uciekinierów nie zasilają funduszy Nadrenii-Palatynatu, jednak dla władz regionalnych korzystniejszą sytuacją jest, gdy dojeżdżają oni

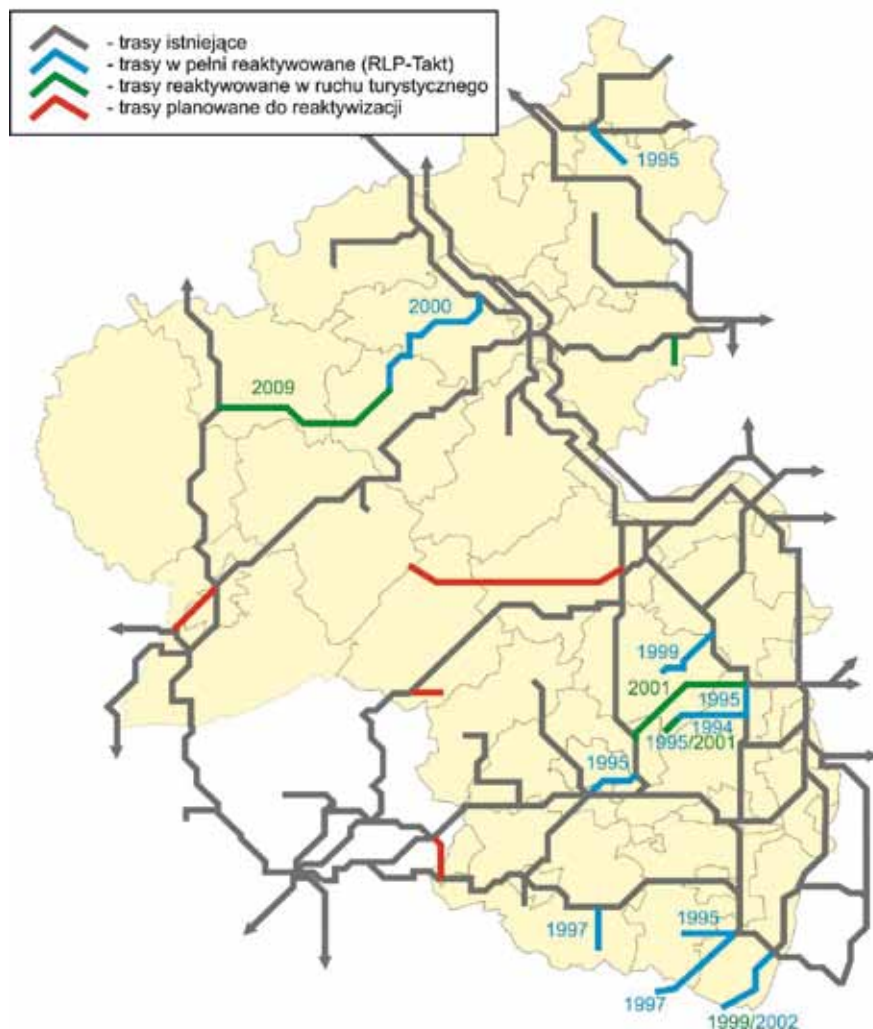
kolejami, a nie prywatnymi samochodami, stąd też atrakcyjna siatka połączeń z Wissembourgiem i Lauterbourgiem utrzymywana jest nie tylko w weekendy, ale również w dni robocze.

Należy nadmienić, że posiadacze okresowych lub dziennych biletów związku komunikacyjnego VRN za niewielką dopłatą (5,50 EUR od osoby lub 11,30 EUR dla grupy do 5 osób) mogą korzystać z kolei regionalnych w całej Alzacji, dojeżdżając do wielu ciekawych tury-

stycznie miejsc, w tym do Strasburga. Wspólnie wydawane są broszury zachęcające do transgranicznych wizyt, a na niektórych pociągach zamieszczane są godła obu regionów (fot. 4).

Turystyce rowerowej sprzyja też bezpłatny przewóz rowerów w kolejach regionalnych na terenie Nadrenii-Palatinatu, który obowiązuje przez całe weekendy i dni wolne od pracy oraz poza godzinami porannego szczytu komunikacyjnego w dni robocze. W czasie szczytu (tj. od

godziny 3:00 do 9:00) rowery wolno przewozić za opłatą ustanowioną przez przewoźników lub związki taryfowe. Przykładowo Deutsche Bahn pobiera w pociągach regionalnych jednorazową opłatę w wysokości 4,50 EUR. Nadrenia-Palatinat była jednym z pierwszych krajów związkowych, który zdecydował się na zniesienie opłat za przewóz rowerów poza godzinami szczytu (por. [1]).



7. Reaktywacje tras kolejowych do 2010 r. oraz planowane w najbliższej dekadzie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Tab.1. Stacje i przystanki kolejowe wyposażone w infrastrukturę parkingową dla rowerów i samochodów w 2011 r.

Związek komunikacyjny	Bike&Ride				Park&Ride		
	liczba stacji z Bike&Ride	liczba miejsc postojowych ogółem	w tym zadaszone (bez boksów)	w tym liczba boksów rowerowych	liczba stacji z Park&Ride	liczba miejsc postojowych ogółem	w tym miejsca płatne
VRM	17	461	289	17	34	2345	788
VRT	10	190	110	0	15	756	40
RNN	18	541	463	36	25	1230	150
VRN	49	3073	2639	288	67	3061	933
KVV	21	955	801	175	21	1003	0
obszar nieobjęty związkiem komunikacyjnym	8	182	157	25	8	742	0
RAZEM	123	5402	4459	541	170	9137	1911

źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Autobus w służbie kolei

W przeciwieństwie do wielu państw, ruch autobusowy w Nadrenii-Palatinacie służy nie likwidacji połączeń kolejowych, ale stymulacji ruchu na trasach, które mają być w przyszłości reaktywowane lub są istotne z punktu widzenia dowozu pasażerów do stacji kolejowych – do poszerzania zasięgu oddziaływania kolei. Ponadto kursują one po trasach, gdzie dawno temu istniały trasy kolejowe, dziś w większości kompletnie rozebrane. Autobusy regionalne kursują od 1996 roku i posługują się marką RegioLinien. Stanowią one siatkę połączeń zamawianą przez SPNV Nord i ZSPNV Süd.

Pasażerowie mają do dyspozycji blisko trzydzieści linii regionalnych, kursujących w takcie godzinny lub dwugodzinny (rys. 6). W dni robocze kursują one z zasady od 6 do 22, a w soboty i święta od 8 do 20. Na liniach o charakterze turystycznym autobusy kursują w weekendy w sezonie letnim również do godziny 22. Wśród połączeń znajduje się również autobus dowożący pasażerów do lotniska Frankfurt-Hahn, które wbrew nazwie leży daleko od Frankfurtu (ok. 110 km), a nazwą posługuje się tylko i wyłącznie ze względu na byłego właściciela – spółkę Fraport zarządzającą lotniskiem we Frankfurcie.

Głównym założeniem RegioLinien jest umożliwienie dojazdu do stacji kolejowych w regionie. W tym celu planowane połączenia zakładają, iż rozkład jazdy autobusów jest skoordynowany z rozkładem jazdy kolei, a czas przesiadki pomiędzy tymi środkami lokomocji nie powinien być dłuższy niż 10 min., natomiast w sytuacji, gdy przesiadki odbywają się pomiędzy autobusami RegioLinien, nie dłuższy niż 5 min. Minimalny czas wyznaczają realne drogi dojeżdżać między peronami, a przystankami autobusowymi. Trasy autobusów regionalnych są tak planowane, aby przejazd autobusem pomiędzy najważniejszymi miejscowościami nie był dłuższy niż 150% czasu jazdy samochodem pomiędzy nimi.

Należy nadmienić, że w związku z faktem, iż władze regionalne aktywnie wspierają ruch rowerowy, część z autobusów (8 linii), które kursują po najbardziej atrakcyjnych turystycznie częściach regionu, jest dostosowana do przewozu jednośladów. Autobusy przewożące rowery kursują pod marką „RegioRadler”. Przewóz jednośladów jest odpłatny. Koszt przewozu wynosi 3 EUR za każdy rower osoby dorosłej i 2 EUR za przewóz roweru dziecięcego. Do tego pobierana jest jednorazowa opłata manipulacyjna za wystawienie biletu w wysokości 1,50 EUR (od zamówienia, niezależnie od liczby rowerów). Zakup biletu wymaga wcześniejszej rezerwacji

miejsca na rower przez Internet na specjalnie dedykowanej stronie. Choć procedura wydaje się być skomplikowana, to jednak system „RegioRadler” zapewnia mobilność także osobom podróżującym z rowerem, a system rezerwacji eliminuje ewentualne konflikty w szczytach sezonu rowerowego, np. w pogodne, ciepłe weekendy. Wprawdzie istnieje możliwość zakupu biletu u kierowcy, jednak przewoźnicy nie dają gwarancji, że pasażer lub rower zmieszczą się do autobusu.

Z przewozu autobusami „RegioRadler” wyłączone są rowery poziome i tandemy, gdyż ich wielkość uniemożliwia zamocowanie ich na specjalnych przyczepach czy hakach. Dozwolony jest natomiast przewóz rowerów elektrycznych. Przyczepki dziecięce muszą natomiast pozwalać się składać i przewożone są jako bagaż podręczny, podobnie jak rowery składane.

W autobusach, oprócz taryf przewoźników, obowiązują bilety związków komunikacyjnych (jeśli podróż odbywa się w granicach związku) oraz bilety regionalne Rheinland-Pfalz-Ticket czy Saarland-Ticket i na niektórych obszarach (związków taryfowych KVV i VRN) również Schönes-Wochenende-Ticket.

Reaktywacja linii

Bardzo ważnym elementem rozwoju regionalnych połączeń kolejowych są reaktywacje tras kolejowych. Władze Nadrenii-Palatynatu przykładają do tej kwestii szczególną wagę. Pierwsze reaktywacje nastąpiły tuż przed przejęciem przez władze regionalne odpowiedzialności za organizację przewozów – w 1995 r. W kolejnych latach oddawano do użytku następne trasy, które były odłożone odłogiem (rys. 7). Zazwyczaj reaktywację dla codziennego ruchu pasażerskiego poprzedzało uruchomienie połączeń turystycznych, które odbywały się w weekendy podczas sezonu.

Należy nadmienić, że działania promocyjne przed reaktywacją linii nie ograniczają się tylko do uruchamiania pociągów turystycznych. Związki celowe organizują również festyny, na których prezentuje się historyczny i współczesny tabor kolejowy oraz plany rozwoju kolei regionalnych, a także obecną ofertę przewozową całego transportu publicznego (fot. 8). Święta te mają na celu zwrócenie uwagi społeczności lokalnych na korzyści, jakie przyniesie reaktywacja ruchu pasażerskiego, a także są okazją do bezpośrednich kontaktów i dyskusji pomiędzy mieszkańcami a przedstawicielami związków celowych, związków taryfowych i przewoźników. Sprzyjają one budowie atmosfery wzajemnego zaufania.

Dworce bez barier

Odnowa stacji kolejowych stanowi bardzo ważny punkt rozwoju kolei w Nadrenii-Palatynacie. Odnowie infrastruktury stacji i przystanków kolejowych przyświecają dwa najważniejsze cele: likwidacja barier architektonicznych oraz poprawa komfortu, w tym również subiektywnego poczucia bezpieczeństwa pasażerów.



8. Festyn w Marnheim (28.05.2011) z okazji dziesięciolecia reaktywacji trasy Zellertalbahn dla ruchu turystycznego był miejscem pokazu taboru kolejowego, jak i przypominał o planowanej w następnych latach modernizacji i reaktywacji dla ruchu codziennego.

fot. Michał Beim



9. Przykład analizy sieci kolejowej pod względem występowania barier architektonicznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów SPNV Nord.



10. S-Bahn RheinNeckar umożliwia wsiadanie bez barier na prawie wszystkich stacjach w Nadrenii-Palatynacie, na których się zatrzymuje. Dodatkowo z pociągu wysuwa się specjalna rampa zmniejszająca dystans do peronu. Na zdjęciu dworzec Mitte w Ludwigshafen.

fot. Michał Beim



11. Stacja w Grünstadt miejsce dwóch zbędnych torów zajęły przystanki autobusowe i postój taksówek. fot. Michał Beim



12. Przykład dopasowywania układu stacji kolejowych do struktury urbanistycznej; miejscowość Weidenthal położona na trasie S-Bahn RheinNeckar.
Źródło: opracowanie własne. Podkład: OpenStreetMap.org

Procedura realizacji odnowy dworców kolejowych składa się z kilku etapów. W pierwszej kolejności typuje się te stacje i przystanki kolejowe, które najpilniej wymagają naprawy. Następnie prowadzone są negocjacje z gminami, na których zlokalizowane są obiekty przeznaczone do modernizacji i podpisuje się umowę. Gminy pokrywają wszystkie koszty projektu technicznego, który uwzględnia wytyczne zarówno władz regionalnych, jak i zarządcy infrastruktury kolejowej DB Netze, a właściwie jego spółki-córki DB Servicees&Stationen. Większość kosztów realizacji (85%) ponoszą władze kraju związkowego. Partycypacja gminy wynosi 15%. Po remoncie, zarządca infrastruktury ustala nowe, wyższe stawki za korzystanie z dworca, które ponoszą przewoźnicy. To właśnie ten ostatni

punkt wywołuje najwięcej kontrowersji, gdyż prowadzi do systematycznego wzrostu kosztów funkcjonowania kolei regionalnych.

Na podstawowym wyposażeniu stacji kolejowej i przystanku znajdują się automat biletowy, rozkład jazdy, tablica ogłoszeniowa, głośniki umożliwiające zapowiedzi awaryjnych komunikatów (przyjazdów i odjazdów pociągów na bocznych stacjach się nie zapowiada) wiata oraz ławki. Od pewnego czasu montowane są elektroniczne tablice informacyjne wyświetlające najważniejsze komunikaty w sytuacjach awaryjnych, jednak nie wyświetlają one komunikatów o planowych kursach kolei. Wysokość peronu jest różna, na trasach obsługiwanych przez pociągi S-Bahn RheinNeckar wynosi 760 mm nad główką szyny, na pozostałych trasach 550 mm.

Usuwanie barier architektonicznych dzieli się na dwa zadania (por. rys. 9). Pierwszym z nich jest dopasowanie części kolejowej stacji lub przystanku, które polega na zapewnieniu odpowiedniej wysokości peronów (dostosowanej do taboru), realizację wind lub ramp w przypadku istnienia przejść podziemnych, instalację systemu prowadnic dla niewidomych i niedowidzących. Drugim elementem jest bezbarierowe powiązanie części kolejowej z strukturą układu komunikacyjnego miejscowości. W tym zadaniu m.in. dostosowuje się wysokości przystanków autobusowych, usuwa się zbędne schody, obniża krawężniki itp. Oba związki celowe są świadome, że spodziewane rezultaty – zapewnienie niepełnosprawnym dostępu do kolei – możliwe jest tylko wówczas, gdy likwidacja barier architektonicznych następuje w sposób systemowy. Celem jest taka harmonizacja taboru i infrastruktury, aby osoba na wózku inwalidzkim mogła wjechać do pociągu samodzielnie (fot. 10).

Stacje i przystanki kolejowe wyposażane są regularnie w infrastrukturę parkingową przeznaczoną dla rowerów i samochodów (tab. 1). W przypadku rowerów dąży się do tego, aby miejsca postojowe były zadaszone, a oferta uzupełniona jest o wynajmowane odpłatnie (zwykle kilkanaście euro miesięcznie) boksy rowerowe. W przypadku parkowania samochodów, odbywa się ono zazwyczaj na placach i jest wówczas (poza największymi miastami) bezpłatne. Przy największych stacjach funkcjonują wielopoziomowe parkingi Park&Ride, a parkowanie na nich jest płatne. Dba się również, aby zapewnić bezpłatne miejsca postojowe na kwadrans – tzw. „Kiss&Ride”. Postój jest bezpłatny do piętnastu minut i umożliwia dowieszenie lub odbiór z dworca.

Należy nadmienić, iż parkingi Bike&Ride w ostatnim czasie były poddane ocenie stowarzyszeniu konsumentów (Verbraucherzentrale), w których wskazano na liczne uchybienia w całych Niemczech [2]. Ocena rowerowej infrastruktury parkingowej w Nadrenii-Palatynacie była stosunkowo niska. Zarówno walor użytkowy, liczba miejsc, jak i bezpieczeństwo pozostawienia rowerów ocenione zostały na ocenę 3 (w skali od 1 – najgorsza do 5 – najlepsza). Było to poniżej średniej niemieckiej wynoszącej dla walorów użytkowych 4, dla liczby stojaków 4 i dla bezpieczeństwa 3. Na tle Niemiec wyraźnie wyróżniała się pozytywnie jedynie Turyngia (oceny odpowiednio: 5, 6, 5).

Autorzy raportu pytali również, czy respondenci byliby skłonni częściej dojeżdżać rowerami na stacje kolejowe, jeśli poprawiła się infrastruktura parkingowa? W Nadrenii-Palatynacie aż 42% respondentów odpowiedziało twierdząco, co stawiało ten kraj związkowy na drugiej pozycji (po Saksonii-Anhalt – 44%) i było znacząco powyżej ogólnoniemieckiej średniej wynoszącej 31%.

Z dużą pieczołowitością dąży się do integracji na stacjach i przystankach kolejowych z lokalnym transportem publicznym. Bardzo ciekawym przykładem jest dworzec w Grünstadt gdzie kosztem nieużywanej pary torów i peronów wykonano pasy i przystanki dla auto-

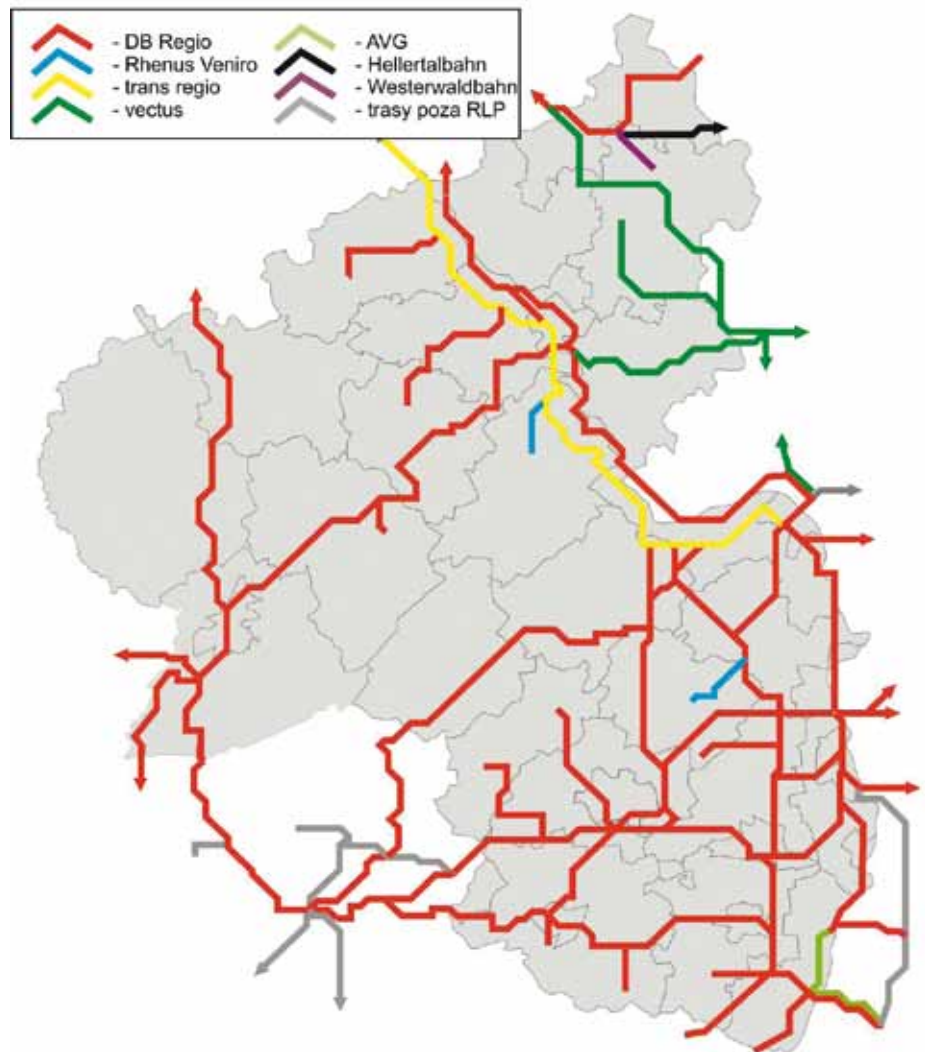
busów (fot. 11). Ułatwia to znacząco przesiadki pomiędzy różnymi środkami lokomocji i podkreśla fakt, iż transport publiczny stanowi spójny system.

Ostatnim, nie mniej ważnym elementem zarządzania stacjami sieci kolejowej w regionie jest dopasowywanie sieci stacji i przystanków kolejowych do struktur urbanistycznych regionu (por. rys. 12). Dzieje się to zarówno na istniejących, jak i na reaktywowanych trasach kolejowych. Najnowszym przykładem jest budowa dworca – Koblenz Centrum Miasta (Koblenz Stadtmitte), z którego korzysta dziennie, wg wstępnych wyliczeń SPNV Nord, do 3000 osób dziennie. Działania na rzecz realizacji nowych stacji lub zmiany lokalizacji dotychczasowych podejmowane są od początku regionalizacji w obu związkach komunikacyjnych. Od 1996 r. utworzono lub zmieniono położenie 43 stacji na obszarze zarządzanym przez ZSPNV Süd i 5 na obszarze zarządzanym przez SPNV Nord. Wyższa liczba na południu wynika z faktu, iż zmiany dokonywane są głównie podczas reaktywacji tras kolejowych na potrzeby codziennego ruchu oraz przy dużych projektach inwestycyjnych, jak S-Bahn RheinNeckar, a one głównie miały miejsce na terenie związku obejmującego południową część landu.

Organizacja rynku i przewoźnicy

Połączenia regionalne w Nadrenii-Palatynacie wykonują przewoźnicy wyłonieni w przetargach. Przetargi ogłasza się na blisko trzy lata przed rozpoczęciem świadczenia usług. Procedura przetargowa, tj. od ogłoszenia przetargu do podpisania umowy, trwa blisko rok. Umowa podpisana jest na czas od 10 do 22 lat w zależności od złożoności zagadnienia, przy czym przeważają umowy piętnastoletnie. Startujący w przetargu przewoźnik musi zapewnić własny tabor. Przetargi rozpisywane są na poszczególne elementy sieci kolejowej regionu. Celem podziału sieci regionalnej jest umożliwienie startu nawet mniejszym przewoźnikom, którzy nie mają na tyle doświadczenia, ani możliwości organizacyjnych (np. możliwość organizacji zaplecza), aby obsługiwać całą sieć w regionie. Należy podkreślić, że w przetargach nie łączy się ze sobą obsługi trakcji elektrycznej z trakcją dieslowską. Długi czas na przygotowanie się do obsługi trasy oraz długi czas obowiązywania kontraktu mają stymulować konkurencję – pozwolić na udział w przetargu podmiotom, które musiałyby zacząć działalność od samego początku.

Również same przetargi na poszczególne elementy sieci przesunięte są w czasie. Co rok, dwa następuje przetarg na inny fragment sieci. Sytuacja taka jest również korzystna z punktu widzenia rozwoju rynku kolejowego – stwarza możliwości rozwoju małym przewoźnikom. Ich rozwój może następować w sposób bardziej trwały: zdobywając doświadczenie poprzez wprowadzenie oferty na małym obszarze, mogą startować w przetargach na kolejne elementy sieci. Przetargi na połączenia pomiędzy różnymi organizatorami przewozów regionalnych organizowane są wspólnie przez wszystkich zarządców kolei.



13. Przewoźnicy kolejowi, normalnotorowi w Nadrenii-Palatynacie i trasy obsługiwane przez nich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SPNV Nord i ZSPNV Süd.

W 2011 r. usługi świadczy siedmiu przewoźników. Największym z nich jest DB Regio, spółka córka Deutsche Bahn. Niemniej, prywatnym przewoźnikom udaje się wygrywać bardzo prestiżowe trasy, np. południowo-zachodnią trasę nadreńską.

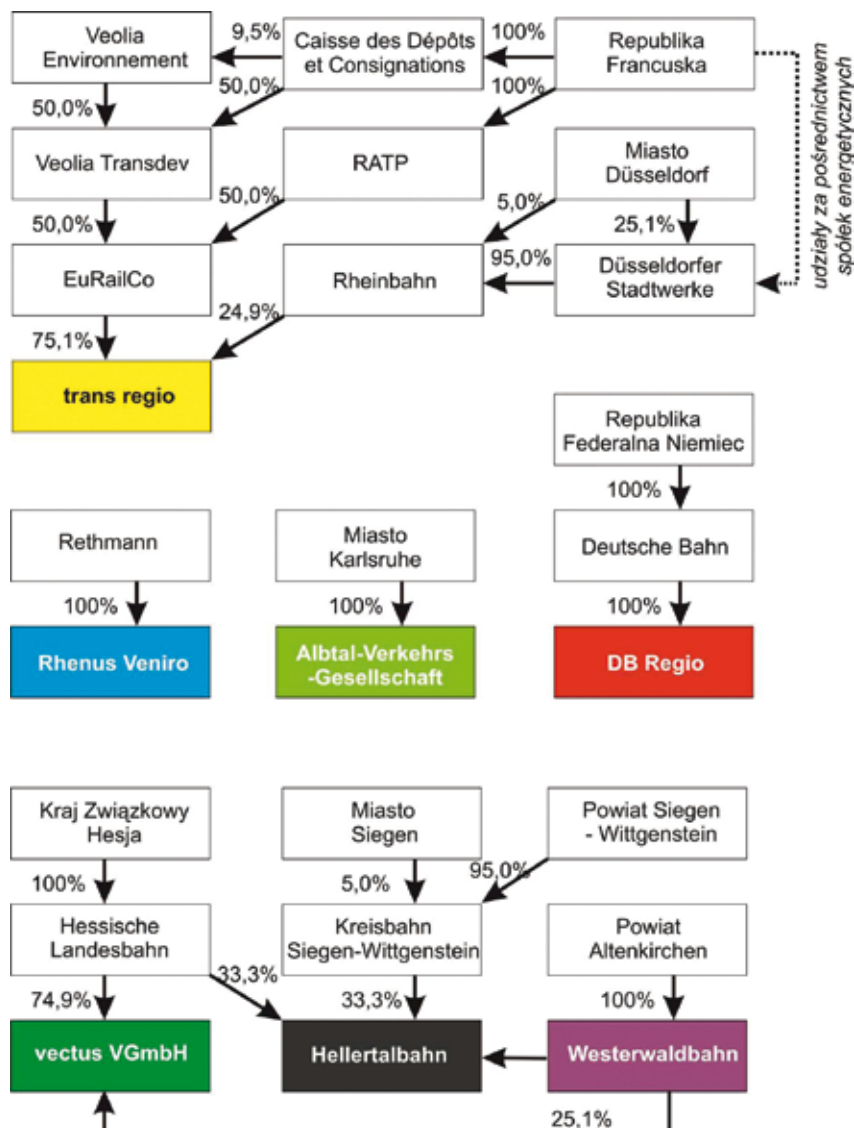
Mimo systemu przetargów, sytuacja w Niemczech na rynku kolejowym w segmencie przewozów regionalnych ulega pogorszeniu. W kolejnych przetargach startuje coraz mniej oferentów, a spółki kolejowe coraz częściej łączą się w grupy kapitałowe, albo są wykupywane przez państwowych przewoźników z innych krajów.

W Nadrenii-Palatynacie usługi świadczy siedmiu przewoźników (rys. 13), przy czym należą one do pięciu grup kapitałowych. Coraz większą rolę w prowadzeniu przedsiębiorstw kolejowych odgrywa kapitał publiczny, zarówno państwa i samorządów niemieckich różnego szczebla, jak i kapitał publiczny z zagranicy. DB Regio AG jest spółką będącą własnością państwowych Deutsche Bahn AG. AVG należy do miasta Karlsruhe i obsługuje trasy tramwaju dwusystemowego kursującego pod marką S-Bahn Karlsruhe (zwanego również tram-tra-

in lub Karlsruher Modell). Spółki Hellertalbahn, Westerwaldbahn i Vectus są ze sobą powiązane kapitałowo i należą do trzech powiatów (w tym jednego miasta na prawach powiatu) oraz do sąsiedniego kraju związkowego – do Hesji. Trans Regio, mimo złożonej struktury właścicielskiej jest spółką pośrednio kontrolowaną przez Republikę Francuską. Jedyne w pełni prywatnym podmiotem jest spółka Rhenus Veniro kontrolowana przez rodzinne przedsiębiorstwo gospodarki odpadami – Rethmann. Szczegółowe powiązania kapitałowe prezentuje rysunek 14.

W 2009 r. koleje należące do niemieckich podmiotów publicznych przewiozły na terenie Nadrenii-Palatynatu 6 439 000 pasażerów, prywatne 4 906 000 pasażerów, a koleje z mieszanym kapitałem (publicznym i prywatnym) 33 000 pasażerów. Odpowiadało to pracy przewozowej wynoszącej odpowiednio: 47 577 000 pkm, 91 928 000 i 1 066 000 pkm.

Również w segmencie przewozów autobusowych wdrażana jest konkurencja. Związki celowe planują sprawdzenie, czy linie autobusowe mogą utrzymywać się tylko z wpływów z biletów (w tym również udziałów w biletach



14. Struktura własnościowa i powiązania kapitałowe przewoźników świadczących usługi w zakresie regionalnych przewozów kolejowych w Nadrenii-Palatynacie (stan w dniu 31 maja 2011).

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestrów sądowych i informacji publikowanych w biuletynach internetowych spółek.

landowych). Na linie, które zostaną zakwalifikowane, jako potrzebujące subwencji, zostaną rozpisane przetargi na okres do dziesięciu lat. Obecnie głównym przewoźnikiem są spółki należące do Deutsche Bahn.

Pasażerowie

W 2009 r. transport publiczny w Nadrenii-Palatynacie przewiózł 268 668 000 pasażerów. Zdecydowana większość (228 354 000) przypadła na regionalny i lokalny transport autobusowy. Tramwaje (obsługujące w Moguncji oraz Ludwigshafen wraz z przyległymi miejscowościami) przewiozły 30 321 000 pasażerów. Koleje natomiast przewiozły 11 378 000 osób, tylko 0,04% pasażerów kolei korzystało z połączeń dalekobieżnych. W przeliczeniu na liczbę pasażerokilometrów wynosiło to łącznie 2 653 145 000 dla całego transportu publicznego, w tym 2 353 734 000 pkm przewiezionych autobusami, 158 841 000 pkm tramwajami i 140 571 000 pkm kolejami.

Dla porównania, w 2004 r. liczba pasażerów transportu publicznego wynosiła łącznie

281 052 000 osób. Dominującym środkiem lokomocji były autobusy (246 875 000 pasażerów), a następnie tramwaje (30 143 000). Koleje przewiozły w 2004 r. 8 812 000 osób. Mimo iż ogólna liczba pasażerów transportu publicznego spadła (o 7,5%), to nie dotyczyło to transportu szynowego. Znaczący wzrost zanotował transport kolejowy - o 29,1%. Liczba pasażerów tramwajów wzrosła nieznacznie - tj. o 0,6%. Zmiany pomiędzy 2004 r. a 2009 r. w przeliczeniu na pracę przewozową wyrażoną w pasażerokilometrach wskazywały spadek dla całego transportu publicznego o 7,7%, przy niewielkim wzroście pracy przewozowej kolei (o 0,9%) i znacznie większym wzroście pracy przewozowej tramwajów (o 4,5%). Spadek pracy przewozowej o 8,8% zanotował natomiast sektor autobusowy.

Od czasu przejścia zarządzania kolejami regionalnymi przez kraj związkowy do 2003 r. praca przewozowa znacząco się zwiększyła przekraczając w obu związkach celowych wcześniejsze prognozy. Najwyraźniej różnice pomiędzy prognozami spółki SMA und Part-

ner wykonanymi w 1993 r. a rzeczywistością zaobserwowano na terenie działania ZSPNV Süd, co ilustruje rysunek 15. W skali całego kraju związkowego rzeczywista liczba pasażerów była o 43% wyższa niż prognozy. Prognozy na 2003 r. zakładały wzrost o 67% w stosunku do liczb z końca 1991 r., a w rzeczywistości liczba pasażerów wzrosła o 97%. Stało się to, mimo iż nie osiągnięto zakładanej pracy eksploatacyjnej - w rzeczywistości była ona niższa o 18% niż przyjęto to do potrzeb prognoz (por. rys. 16). Analitycy spółki SMA und Partner zakładali wzrost pracy eksploatacyjnej o 82%, jednak oferta zwiększyła się tylko o 66%. Należy podkreślić, że na niektórych odcinkach rzeczywista liczba pasażerów kilkukrotnie przekraczała prognozowane potoki. Klucz do sukcesu leżał przede wszystkim we wzroście liczby pasażerów w weekendy, na co wpływ miała promocja regionalnej turystyki kolejowej [9].

Podsumowanie

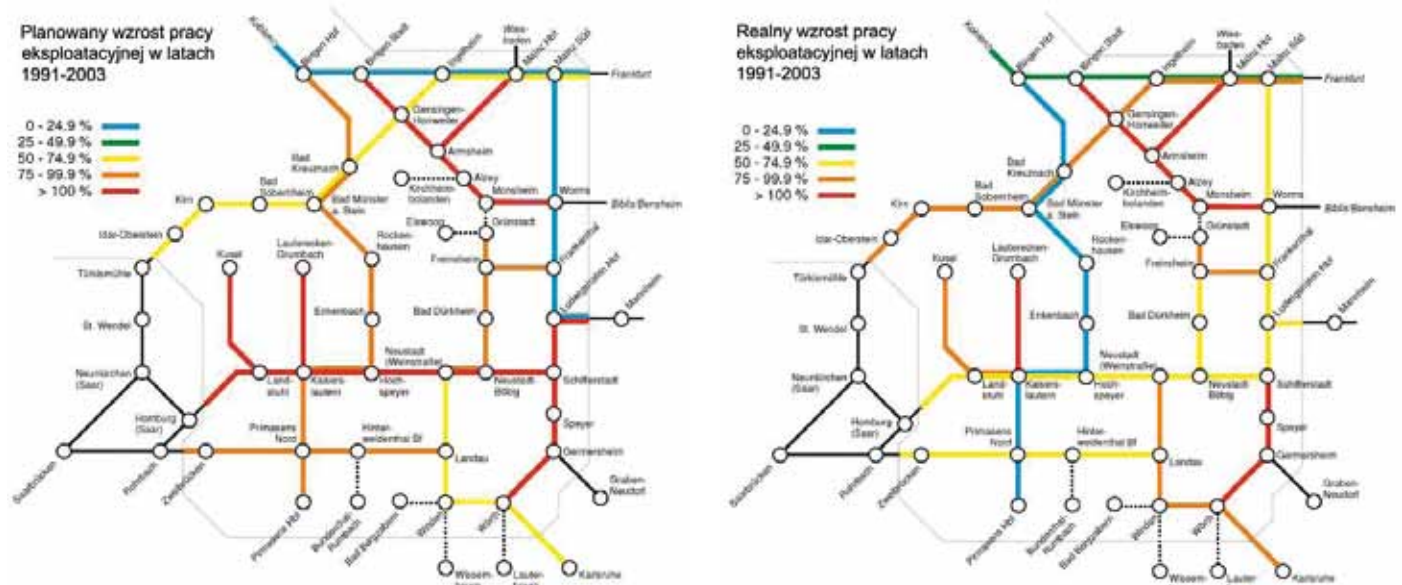
Sukces regionalizacji zarządzania kolejami w Nadrenii-Palatynacie jest niewątpliwy. Złożyło się na niego wiele elementów. Należą do nich przede wszystkim zintegrowany taktowy rozkład jazdy, podniesienie komfortu podróży przez systematyczną odnowę dworców kolejowych oraz zastosowanie nowego taboru. Duży wpływ na pozycję kolei miała też promocja wykorzystania jej w turystyce, zwłaszcza jednodniowej, w połączeniu z pieszymi i rowerowymi wycieczkami. Należy podkreślić, że sukces ten został osiągnięty mimo dość słabej (za wyjątkiem Ludwigshafen i Moguncji) lokalnej komunikacji publicznej w regionie i przy dość dużym wskaźniku motoryzacji w kraju związkowym (554,2 samochodów osobowych/1000 mieszkańców w 2010 r.), który dochodzi w niektórych powiatach ziemskich do poziomu ok. 600 s.o./1000 mieszkańców (610,7 - Landkreis Südwestpfalz, 601,8 - Landkreis Südliche Weinstraße i 591,8 - Rhein-Pfalz-Kreis) przewyższając znacznie ogólnoniemiecką średnią (510,2).

Dużym sukcesem było wprowadzenie związków celowych, które składają się zarówno z landu, jak i z powiatów. Umożliwiło to nie tylko lepszą koordynację pomiędzy lokalną, a regionalną komunikacją publiczną, ale również przyczyniło się do znaczącej demokratyzacji procesu zarządzania kolejami regionalnymi. Doświadczenia Nadrenii-Palatynatu mogą służyć jako przykład dobrej praktyki dla innych regionów.

Przesłaniem płynącym z doświadczeń Nadrenii-Palatynatu jest również potrzeba odpowiedniego sceptycyzmu wobec prognoz potoków pasażerskich osiąganych w drodze modelowania. Wprowadzenie zorientowanej na klienta oferty przewozowej powoduje, iż liczba pasażerów znacząco przekracza wcześniejsze prognozy. Tezę tę potwierdzają też prognozy wykonywane również w innych krajach związkowych (por. [4]). ◀



15. Porównanie prognozowanego i realnego wzrostu pracy przewozowej (wyrażonej w pasażerokilometrach) na obszarze ZSPNV Süd w latach 1991-2003.
Źródło: ZSPNV Süd na podstawie danych SMA und Partner AG (prognoza) oraz przewoźników (rzeczywiste liczby)



16. Porównanie planowanego i realnego wzrostu pracy eksploatacyjnej (wyrażonej w pociągokilometrach) na obszarze ZSPNV Süd w latach 1991-2003.
Źródło: ZSPNV Süd

Materiały źródłowe

- [1] Baron S., Beim M., Dümmler O., Schmidt V. (2011): Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr. Institut für Mobilität & Verkehr Technische Universität Kaiserslautern - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Kaiserslautern. ISBN: 978-3-941438-60-6.
- [2] Baumgrandt A., Eisentraut S. (2010): Gesamtbericht zum Marktcheck und der Befragung Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen. Verbraucherzentrale Bundesverband. Berlin.
- [3] Beck A., Wille M.-O. (2011): Zwischen Unternehmensverbund und Aufgabenträgerorganisation. Der Nahverkehr nr 3. s. 13-17.
- [4] Beim M. (2011): Transport kolejowy jako element rozwoju regionalnego w Szlezwi-ku-Holsztynie. Transport Miejski i Regionalny nr 2, s. 8-16.
- [5] Deutscher Bundestag (2011): Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage der Abgeordneten. Drucksache 17/5459 aus 12.04.2011. Berlin.
- [6] Engbarth F. (2008): 125 Jahre Eisenbahnen im Lautertal. Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd. Kusel.
- [7] Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 - Das Verkehrssystem für den Standort Rheinland-Pfalz zukunftsorientiert gestalten. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau. Moguncja 2000.
- [8] Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein 2008-2012. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein / Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH, Kiel 2009.
- [9] Schreiner W., Rey G., Heilmann M. (2005): Erfolg mit Takt und Qualität. Der Nahverkehr nr 7-8, s. 48-55.
- [10] Schulden des Landes und Kommunen. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2009.
- [11] Takt 2015 Zukunftskonzept Nahverkehr für Rheinland-Pfalz. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz. Moguncja, 2010.