

Dotyczy:

Petycja w sprawie reformy kolei regionalnej w trakcji elektrycznej w woj. warmińsko-mazurskim

Do Urzędu Marszałkowskiego w woj. warmińsko-mazurskim

Radni Sejmiku Woj. Warmińsko- Mazurskiego

Szanowni Państwo,

Obserwuję jako wydawca prasy że w woj. warmińsko-mazurskim rentowność sieci kolei jest bardzo niska. Drugą obserwacją jest brak szybkich połączeń kolejowych regionalnych z okolicznymi większymi miastami: Warszawą, Łodzią, Radomiem, Gdańskiem, mimo że istnieje linia kolei dostosowywana aktualnie do 200 km/h.

Mam propozycje sieci połączeń kolei regio po linii kolei dostosowywanej do 200 km/h w woj. warmińsko-mazurskim. Uważam ponadto że konieczne są dogłębne reformy kolei w regionie celem skokowego zwiększenia rentowności świadczonych usług. W mojej ocenie jest to możliwe.

Zmiana organizacyjna

Proponuję- wzorem sąsiedniego woj. mazowieckiego- utworzenie spółki Koleje Warmińsko-Mazurskie, która przejęłaby tabor na stanie UMWW-M, czyli 14 sztuk pojazdów szynowych. Województwo warmińsko-mazurskie jest właścicielem 14 pojazdów zakupionych przez Urząd Marszałkowski.

Podwyższenie rentowności połączeń regio

W wielu regionach kraju istnieją wysokorentowne połączenia regionalne korzystające z torowisk szybkiej kolei. Na przykład między Kielcami a Katowicami składy regionalne pędzą linią CMK. W moim województwie część połączeń regio do Poznania pędzi 160 km/h.

Obserwuję że tego typu szybkie połączenia regio- znakomicie "napełniają" pociągi. Szybka prędkość, rzędu 200 km/h, powoduje że podróżni wracają do połączeń regio.

Połączenia te na części trasy pędzą poza Polską po 200 km/h lub 160 km/h w Polsce bez zatrzymań, a na części trasy obsługują mniejsze stacje i przystanki.

- na liniach TGV we Francji kursują pociągi regionalne oznaczone jako TERGV. Są to pociągi regionalne kursujące liniami dużych prędkości. Co UMWW-M sądzi o idei rozszerzenia obecnej oferty tych połączeń w Polsce i wprowadzenia dalszych takich połączeń w woj. warmińsko- maurskim?

TERGV- opis idei systemu transportu

Le transport express régional à grande vitesse, skróty to TERGV lub TER-GV. Jest to system transportu regionalnego na północy Francji w którym do obsługi regionu wykorzystuje się linie dużych prędkości. Prędkości maksymalne jakie osiągają składy regionalne to 300 km na

godzinę. Pociągi obsługują sieć 8 dworców. Przewoźnikiem jest spółka państwowa SNCF Mobilités.

Linie:

Lille-Europe – Arras (20 min) ;

Lille-Europe – Dunkerque (35 min) ;

Lille-Europe – Calais-Fréthun (30 min) – Calais-Ville (40 min) ;

Lille-Europe – Calais-Fréthun (30 min) – Boulogne-Ville (1 h) ;

Lille-Europe – Calais-Fréthun (30 min) – Boulogne-Ville (1 h) – Étaples - Le Touquet (1 h 20 min) – Rang-du-Fliers - Verton - Berck (1 h 30 min).

Pociągi TERGV do miasta Boulogne-Ville okazały się szczególnym sukcesem.

TER-GV, łączące skrót TER (francuski pociąg regionalny) i TGV (pociąg dużych prędkości), są regionalnymi TGV łączącymi względnie pobliskie miasta (w odległości 100-200 km) za pomocą dedykowanej linii dużych prędkości LGV Nord (Paryż- Lille-Calais). Do tej pory te pociągi działają tylko w regionie Nord-Pas-de-Calais.

W 2001 r. uruchomiono pierwsze trzy linie:

1. Lille Europe - Dunkierka (30 min): pierwsza połowa podróży odbywa się na LGV Nord do rozjazdu w pobliżu Hazebrouck, po którym pociąg jedzie z mniejszą prędkością na konwencjonalnej linii do Dunkierki.
2. Lille Europa - Calais Fréthun (30 min.) - Calais-Ville (35 min): Na północnym krańcu LGV Nord w Calais-Fréthun pociąg kontynuuje w kierunku stacji Calais-Ville. Na tej linii jeździ bardzo mało pociągów.
3. Lille Europa - Calais Fréthun (30 min.) - Boulogne-Ville (55 min) - Étaples-Le Touquet - Gare de Rang-du-Fliers: Do roku 2010 linia kończyła się w Boulogne. [1] Ta linia biegnie teraz do Rang-du-Fliers-Verton. Na północnym krańcu LGV Nord w Calais-Fréthun, pociąg kontynuuje konwencjonalną linią z mniejszą prędkością w kierunku Boulogne, Étaples i Rang. Pasażerowie jadący do Calais-Ville mogą również skorzystać z tej linii, transfer z Calais-Fréthun do Calais-Ville za pomocą regularnych pociągów TER lub autobusów dostępnych w ciągu 30 minut od odjazdu / przyjazdu każdego pociągu. Niektóre pociągi raczej mają swój koniec w Boulogne lub Étaples.

Czwarta linia, Lille Europe - Arras, została dodana w 2007 roku. Sukces tej linii doprowadził do dalszego wzrostu przepustowości.

Także miasta bretońskie: Rennes, Laval, Angers oraz Nantes są połączone liniami KDP z prędkością 200 km /h- do których dostosowano poprzez przebudowę zwykłe składy pociągów regionalnych. Inne francuskie systemy połączeń regio z prędkością 200 km/h to system Interloire oraz system "TER 200". System Interloire nad rzeką Loarą uruchomiono 25 września 1994 roku. Kursują 3 pary pociągów dziennie. System TER200 kursuje z prędkością 200 km na godzinę i aż 20 razy dziennie w każdym kierunku między Sztrasburgiem a Bazyleą.

wg <https://fr.wikipedia.org/wiki/TERGV>

Propozycja dla woj. warmińsko-mazurskim

Proponuję aby eksperymentalnie w regionie postawiono na szybkie połączenia typu TERGV. Wszystkie połączenia liniami zelektryfikowanymi - poza późnowieczornymi, kursowałyby w tym systemie.

Ruch regionalny dużych prędkości pędziłby 200 km/h (wzorem systemu TER200 lub Interloire) na trasie:

1. 200 km/h na odcinku z Iławy do Warszawy - zaś od Iławy do Olsztyna stawałby się pociągiem regio i obsługiwałby mniejsze stacje i przystanki, oraz
2. pędziłby 200 km/h na trasie z Działdowa do Warszawy, i już wolniej - od Działdowa p. Nidzicę i Olsztynek do Olsztyna- obsługując mniejsze stacje i przystanki.

Proponuje się połączenia regio z Gdańska przez Olsztyn z prędkością 200 km/h na części trasy:

- ekspres regionalny Gdynia- Gdańsk- Elbląg- Morąg- Olsztyn (zm. kier.)- Olsztynek- Nidzica- Działdowo- Warszawa
 - na południe: do Łodzi p. Tomaszów Maz., Idzikowice, tak aby Łódź uzyskała alternatywne poł. z Warszawą i Olsztynem,
 - na południe, do Warszawy dwoma trasami
 1. trasa 1. Warszawa- Olsztyn-Gdańsk przez Iławę i Ostródę do Olsztyna, potem przez Pasłęk, Morąg.
 2. trasa 2: Warszawa- Olsztyn- Gdańsk p. Nidzicę, Olsztynek, zmiana kierunku w Olsztyn Główny- potem przez Ostródę, Iławę (znów zm. kierunku)
- Wszystkie te kursy możnaby także jako jedną z opcji- oferować z Olsztyna do stacji Korsze i odbywać je w relacji Korsze- Olsztyn -Warszawa, oraz Korsze- Olsztyn- Łódź

Cel: poniesienie rentowności

1. aby przejąć lukratywny i rentowny dla przewoźnika potok pasażerski między Trójmiastem a Warszawą. Jest możliwe połączenie regio Gdynia- Gdańsk- Warszawa ze zmianą kierunku z Olsztynie Gł. z czasem przejazdu 4 godz.- 4 godz. 20 minut, oferujące w tańszej taryfie przewozy regionalne na osi Gdynia- Gdańsk- Warszawa.

Jest to znaczny potok pasażerski który poprawi rentowność połączeń regionalnych na terenie województwa, jednakże większość potoku byłaby w relacji Trójmiasto- Warszawa. Celem reformy jest wyorzystanie tego potoku celem zapelnienia miejsc w składach pociągów regio na terenie woj. warmińsko- mazurskiego. Większość składów byłaby przyspieszona, pomijałaby mniejsze stacje i pokonywała znaczne odcinki bez zatrzymań, by obsłużyć mniejsze przystanki tylko na jadnym z odcinków, w ten sposób osiągając atrakcyjny czas przejazdu.

2. aby przy okazji Olsztyn uzyskał bezpośrednie połączenia z pobliskimi dużymi miastami czy ze stolicami sąsiednich regionów. W tym celu UMWW-M i inne urzędy marszałkowskie zawarłyby stosowne porozumienia. Pociągi kursowałyby 3-4

razy dziennie w każdą stronę na każdej z kilku linii. Nabytoby tabor dostosowany do prędkości 200 km/h.

Proponowane połączenia:

1. Warszawa- Działdowo- Nidzica- Olsztynek- Olsztyn Gł.- Morąg- Pasłęk- Elbląg - Gdańsk- Gdynia jako główna oś transportu regionalnego w regionie
2. Warszawa-Łąwa- Ostróda- Olsztyn Gł.- Morąg- Pasłęk- Elbląg - Gdańsk jako uzupełniająca oś transportu regionalnego w regionie
3. Olsztyn- Ostróda- Łąwa- Warszawa- Łódź (200 km/h na odcinku od Ławy do Warszawy)
4. Olsztyn- Olsztynek- Nidzica- Działdowo- Warszawa (200 km/h na odcinku od Działdowa do Warszawy)
5. Elbląg- Pasłęk- Morąg- Olsztyn (zmiana kierunku na dworcu głównym lub zachód-)- Nidzica- Działdowo- Warszawa (200 km/h na odcinku od Działdowa do Warszawy)
6. Korsze-Olsztyn- Ostróda- Łąwa- Warszawa (200 km/h na odcinku od Ławy do Warszawy)
7. Korsze-Olsztyn- Ostróda- Łąwa- Warszawa (bez zatrzymań, 120 km/h na trasie Olsztyn- Ostróda- Łąwa, wszystkie stacje i przystanki regio od Ławy do Mławy, 200 km/h na odcinku od Mławy do Warszawy)

Do PR wysłałem pytania:

Czy PR mogą - np. na zamówienie samorządów, zapewnić połączenia typu "POCIĄGI REGIONALNE PO LINII CMK". Pytałem jakie są szanse wprowadzenia połączeń regionalnych po linii CMK:

- relacji Częstochowa- Radom p. Idzikowice, Drzewice, Przysuchę
- relacji Katowice- Radom p. Idzikowice, Drzewice, Przysuchę
- relacji Warszawa- Częstochowa, obsługujące też mniejsze stacje na linii do Koniecpola- fragmente trasy Warszawa- Częstochowa?

(..)

- relacji Gliwice- Warszawa także obsługując mniejsze stacje na terenie GOP

- jakie parametry musiałyby mieć tabor by połączenia były zdolne wykorzystać parametry linii CMK?

Oto odpowiedzi:

Panie,

pragnę zwrócić uwagę, że połączenia Kraków - Warszawa czy Gliwice - Warszawa mają charakter międzywojewódzki, w związku z czym ich organizatorem jest Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (nie samorządy). Resort transportu zleca obsługę takich tras

PKP Intercity. Po Centralnej Magistrali Kolejowej mogą kursować także pociągi regionalne, ale zgodnie z regulaminem przydzielania tras pierwszeństwo przejazdu otrzymują pociągi szybsze. Pociągi wolniejsze muszą przepuszczać pociągi szybsze na stacjach pośrednich.

Przykładem pociągów REGIO kursujący przez CMK są pociągi relacji Kielce - Katowice, które zamawiają i finansują samorządy województw świętokrzyskiego i śląskiego. Trasa ta obsługiwana jest przez nas nowoczesnymi pociągami z rodziny Impuls. Jeszcze w tym roku, chcąc wykorzystać parametry techniczne tych pojazdów i linii kolejowej, planujemy podnieść maksymalną prędkość pociągów na tej trasie do 160 km/h.

Pozdrawiam,

.....
Przewozy Regionalne
Biuro Zarządu
Wydział ds. Komunikacji i Public Relations

--
