

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

WŁĄCZANIE I WYŁĄCZANIE

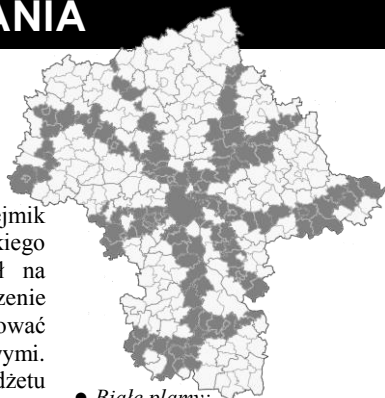


**Kto zyskał, kto stracił?
Zmiany w sieci połączeń PKP Intercity**

REGION

Ruszą wojewódzkie linie autobusowe?

W budżecie na 2021 r. sejmik województwa mazowieckiego zaplanował kwotę 5 mln zł na wykonanie analiz oraz utworzenie podmiotu, który miałby zajmować się przewozami autobusowymi. Stosowną poprawkę do budżetu zgłosił przewodniczący sejmiku Ludwik Rakowski z klubu Koalicji Obywatelskiej. – *Trzeba dać możliwość transportu mieszkańcom*



• *Białe plamy: gminy województwa mazowieckiego leżące poza siecią połączeń kolejowych.*

tych części województwa, które nie mają dostępu do sieci kolejowej – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Rakowski. – Tam, gdzie jest to możliwe, przewozy autobusowe powinny zostać skorelowane z koleją, dając możliwość dojazdu do stacji obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie.

Pośród 314 miast i gmin województwa mazowieckiego połączenia kolejowe nie docierają do aż 193. Mieszka w nich łącznie 1,4 mln osób, a więc jedna czwarta ludności regionu.

Przypomnijmy, że w 2018 r. – gdy osiem lat po prywatyzacji doszło do zamknięcia spółek PKS Ciechanów, Mińsk Mazowiecki, Ostrołęka i Płock – radny sejmiku Krzysztof Strzałkowski zgłosił wniosek, aby o połączenia autobusowe rozszerzyć działalność Kolei Mazowieckich. Czy aktualnie możemy obserwować powrót do tej niezrealizowanej koncepcji? – *To należy rozstrzygnąć w analizie, czy realizacją przewozów autobusowych powinien zająć się nowy podmiot, któraś z istniejących spółek czy też zewnętrzny wykonawca wyłoniony w przetargu – mówi Ludwik Rakowski.*

Dwa lata temu marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik dystansował się od pomysłu stworzenia wojewódzkich linii autobusowych: – *Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym.*

Wygląda na to, że marszałek jednak zmienił zdanie. Podczas debaty nad budżetem województwa na 2021 r. autobusowa poprawka, którą zgłosił Ludwik Rakowski, została nazwana przez Struzika bardzo ciekawym projektem oraz włączona w pakiet autopoprawek budżetowych zarządu województwa.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, samorządy wojewódzkie odpowiadają za organizację i finansowanie linii autobusowych przekraczających granice powiatów. Jak dotąd samorząd województwa mazowieckiego nie wywiązywał się z tego zadania, nie był też zainteresowany pozyskaniem dofinansowania z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. •



REGION

Elektromobilność po warszawsku

Po Warszawie jeździ już 160 autobusów elektrycznych. W grudniu 2020 r. Solaris dostarczył ostatni pojazd w ramach zawartego w lipcu 2019 r. wielkiego kontraktu na 130 przegubowców Urbino 18 Electric. Wcześniej, w latach 2014-2017, Miejskie Zakłady Autobusowe zakupiły 30 autobusów ładowanych elektrycznie.

– *Pełne ładowanie pozwala na przejechanie około 100 km – mówi Adam Stawicki z MZA. Jako że od świtu do wieczora warszawski autobus przejeżdża przeciętnie około 250 km, konieczne jest podładowywanie w międzyczasie. – W ciągu minuty autobus doładowuje około 2% pojemności baterii.*

Wraz z pierwszymi zakupami elektrobusew urządzenia do podładowywania stanęły na pętlach Spartańska i Konwiktorska. Docelowo stacje mają działać na kolejnych dziewięciu pętlach. Z powodu opóźnień w instalacji i uruchamianiu urządzeń na pętlach autobusy, aby podładować baterie, muszą w ciągu dnia zjeżdżać z trasy do jednej z trzech zajezdni wyposażonych w ładowarki: Ostrobramska, Stalowa i Woronicza.

Przykładowo w przypadku linii 128 podjazd z pętli Szczęśliwice do oddalonej o 4 km zajezdni Woronicza oznacza, że pojazd na 50-75 min. wypada z realizacji kursów. „W miejsce autobusu jadącego doładować baterie, z wyprzedzeniem przyjeżdża inny, z pełną baterią” – tłumaczy Zarząd Transportu Miejskiego. Oznacza to jednak, że elektromobilność jak na razie wiąże się ze zużyciem energii na jeżdżenie po mieście na pusto oraz większym zapotrzebowaniem na pojazdy i kierowców niż w przypadku obsługi linii autobusami na olej napędowy czy gaz ziemny.

Inny problem dał o sobie znać w weekend 14-15 listopada 2020 r., kiedy to z powodu remontu nawierzchni przystanku końcowego na ul. Konwiktorskiej autobusy nie były w stanie podejść pod zlokalizowaną tam ładowarkę – linia 503 przez dwa dni musiała być więc obsługiwana klasycznymi pojazdami. Z komplikacjami należy się też liczyć w sytuacjach, gdy manifestacje czy inne zdarzenia wymuszają czasowe zmiany tras uniemożliwiające dotarcie do pętli ze stacją ładowania. •

ZARZĄDZANIE

Biurowiec, w którym Koleje Mazowieckie utopiły miliony

Koleje Mazowieckie próbują pozbyć się biurowca przy ul. Solec 57 w Warszawie. To pięciopiętrowy budynek, w którym miała znaleźć się nowa siedziba przewoźnika. Nieruchomość została kupiona w listopadzie 2013 r. od samorządu województwa mazowieckiego – swojemu właścicielowi Koleje Mazowieckie zapłaciły 22 mln zł.

We wrześniu 2015 r. przewoźnik zlecił przebudowę całego obiektu firmie Erekt Budownictwo. Koleje Mazowieckie miały wprowadzić się do nowej siedziby jesienią 2016 r. Zakres remontu był kilkakrotnie rozszerzany aż w 2017 r., po wykonaniu około 70% zaplanowanych prac, wydłużająca się przebudowa została przerwana. – *Nakłady poniesione w trakcie realizacji inwestycji to około 11 mln zł – mówi Donata Nowakowska, rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich. Dodatkowe wydatki wiązały się z ekspertyzą techniczną oraz nadzorem inwestycyjnym.*

12 listopada 2020 r. spółka ogłosiła przetarg na sprzedaż biurowca. Cenę wywoławczą za budynek o powierzchni użytkowej 3432 m² wraz z działką o powierzchni 2748 m² ustalono na 34 mln zł. – *Powody decyzji o sprzedaży stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa – ucina rzeczniczka Kolei Mazowieckich. Zainteresowani zakupem nieruchomości mogli zgłaszać się do 14 grudnia 2020 r. – Nie wpłynęła żadna oferta – informuje Nowakowska. – Zarząd spółki w najbliższym czasie podejmie decyzję w sprawie dalszych działań związanych z przedmiotową nieruchomością.*

Koleje Mazowieckie od momentu nabycia biurowca, choć nie był on wykorzystywany, musiały zapłacić w sumie około 600 tys. zł podatku od nieruchomości. Wcześniej obiekt, jako należący bezpośrednio do jednostki samorządu terytorialnego, był zwolniony z podatku. Warszawska nieruchomość została wykorzystana jako zabezpieczenie kredytów bankowych zaciągniętych przez przewoźnika.

Koleje Mazowieckie wciąż mają swoją siedzibę w wynajmowanym od PKP biurowcu na dworcu Warszawa Wschodnia. •

Ratowaniem przewoźników PKS zajmuje się kierowane przez Jacka Sasina Ministerstwo Aktywów Państwowych, które powstało w listopadzie 2019 r. w celu skupienia w jednych rękach nadzoru właścicielskiego nad państwowymi firmami, wcześniej rozbitego między różne resorty.

Zgoda Sasina

Od Ministerstwa Infrastruktury resort Sasina przejął nadzór właścicielski między innymi nad Grupą PKP oraz kontrolowanymi przez skarbu państwa spółkami PKS. Jeden z przewoźników, PKS Częstochowa, tuż przed przejściem pod skrzydła nowego resortu został w październiku 2019 r. postawiony w stan likwidacji. Wcześniej pod nadzorem ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka upadły PKS Lubliniec i PKS Gniezno.

W resorcie aktywów nadzorowanie Grupy PKP i PKS-ów przydzielono wiceministrowi Januszowi Kowalskiemu z Solidarnej Polski, partii Zbigniewa Ziobry. Po kilku miesiącach urzędowania Kowalski ogłosił, że ma plan dla przewoźników autobusowych: – *Jestem zwolennikiem zintegrowania spółek PKS-owych i stworzenia dywizji autobusowej, która działałaby we współpracy lub w ramach Grupy PKP* – mówił „Dziennikowi Gazecie Prawnej” w czerwcu 2020 r.

Miesiąc później Kowalski poinformował w sejmie, że ma zgodę ministra Jacka Sasina na wdrażanie zmian: – *Realizowana jest moja autorska koncepcja konsolidacji tych aktywów PKS-owych, które jeszcze znajdują się pod nadzorem skarbu państwa, w ramach dywizji współpracującej lub docelowo być może będącej częścią PKP po to, aby była naturalna synergia między spółkami PKS-owymi a polską koleją* – mówił 23 lipca 2020 r. – *Ta oferta będzie również ofertą dla innych, kontrolowanych przez samorządy terytorialne, PKS-ów, ponieważ skarbu*



• Autobus należący do kolei Deutsche Bahn.

Pociąg do autobusów

W Niemczech w barwach Deutsche Bahn jeździ 11,5 tys. autobusów eksploatowanych przez przewoźników należących do DB Regio – obsługują oni kontrakty przewozowe zlecane przez władze lokalne. W Austrii największy przewoźnik autobusowy należy do państwowych kolei ÖBB. Koleje francuskie SNCF posiadają 70% akcji w spółce Keolis, będącej największym operatorem miejskiego i regionalnego transportu autobusowego we Francji. Przewoźnik kolejowy GW Train Regio, obsługujący dziesięć linii w kilku regionach Republiki Czeskiej (między innymi wbiegającą do Polski linię Trutnov - Kamienna Góra - Sędziszów), należy do firmy Jihotrans, realizującej lokalne przewozy autobusowe w regionie południowoczeskim.

Wykolejone autobusy

Rząd od miesiąca zapowiada, że ratunkiem dla spółek PKS będzie konsolidacja z PKP. A autobusy wjeżdżają w coraz większe tarapaty



Fot. Piotr Pałgan

• Ministerstwo Aktywów Państwowych miało zatrzymać proces likwidacji PKS Częstochowa.

państwa kontroluje tylko kilka PKS-ów.

Likwidacje i restrukturyzacje

Poprzez mniejszościowe pakiety udziałów lub akcji resort aktywów państwowych kontroluje przewoźników z Zielonej Góry, Wołowa, Wrocławia, Dębicy i Przemyśla oraz nieprowadzące już przewozów spółki z Mrągowa, Skarżyska-Kamiennej i Katowic. W 100% do skarbu państwa należą Polonus Warszawa oraz PKS Ostrów Wielkopolski, Ostrowiec Świętokrzyski i Częstochowa.

Wiceminister aktywów państwowych pół roku temu zapewniał, że likwidacja PKS Częstochowa, rozpoczęta jeszcze w okresie nadzoru Ministerstwa Infrastruktury, zostanie wstrzymana: – *Podjęliśmy nie tylko próbę, ale konkretne działania, aby zatrzymać proces likwidacji* – mówił w sejmie 23 lipca 2020 r. Janusz Kowalski, przemilczając przy tym, że dwa dni wcześniej w stan likwidacji postawiona została inna nadzorowana przez niego spółka: PKS Ostrów Wielkopolski.

Likwidacja PKS Częstochowa wciąż trwa, z kolei we wrześniu 2020 r. Sąd Rejonowy w Kielcach ustanowił dla spółki PKS Ostrowiec Świętokrzyski nadzorcę sądowego i wszczął postępowanie restrukturyzacyjne z uwagi na problemy tego państwowego przewoźnika z wypłacalnością.

Nieudolność w rządzeniu

Janusz Kowalski mógł nie zauważyć, że pod jego nadzorem PKS-y popadają w coraz większe tarapaty. Stanowisko wiceministra oraz mandat posła Janusz Kowalski łączy z funkcją pełnomocnika rządu ds. reformy nadzoru właścicielskiego nad spółkami skarbu państwa, który między innymi koordynuje prace nad zmianą kodeksu spółek handlowych. Podczas kampanii wyborczej Janusz Kowalski przemierzył Opolszczyznę, by agitować za Andrzejem Dudą. Potem

Kowalski przystąpił do kontroli poselskiej w samorządzie województwa opolskiego i zaczął tworzenie regionalnego gabinetu cieni: „Odsuniemy od władzy w mojej ocenie skompromitowaną nieudolnością w rządzeniu województwem opolskim koalicję Platformy Obywatelskiej, Mniejszości Niemieckiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego” – napisał na swojej stronie internetowej. Kowalskiemu czas zajmowała także walka z „lewackimi ideologiami uderzającymi w polską rodzinę” oraz „tęczową kastą w wymiarze sprawiedliwości”.

Analizy trwają i trwają

Pod koniec października 2020 r. zakres obowiązków Kowalskiego w ministerstwie został okrojony: liczbę nadzorowanych przez niego spółek zmniejszono z 18 do trzech. Grupę PKP i PKS-y przesunięto pod skrzydła wiceministra Macieja Małeckiego z Prawa i Sprawiedliwości.

O to, co przez pół roku udało się zrobić w kwestii integracji spółek PKS z PKP i jaki jest plan dalszych działań, spytaliśmy w grudniu 2020 r. rzecznika Ministerstwa Aktywów Państwowych Karola Manysa. Odpowiedź resortu była krótka: – *Trwają analizy w zakresie możliwości konsolidacji przewoźników autobusowych i kolejowych, a ich wyniki stanowią tajemnicę handlową, w związku z czym nie mogą być udostępniane*.

W końcu w styczniu 2021 r. rząd ogłosił, że planuje przyjąć rozporządzenie włączające państwowe spółki PKS pod nadzór właścicielski Grupy PKP. Rada ministrów zaznaczyła jednak, że „w celu dokładnej weryfikacji zasadności powyższej koncepcji wymagane jest sporządzenie pogłębionych analiz, biznesplanu, wycen oraz uzyskanie zgody Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów”.

KAROL TRAMMER

Na mapę połączeń kolejowych wróciły położone na północno-wschodnim krańcu województwa mazowieckiego gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie. Choć obydwie gminy przecina magistrała Warszawa – Białystok, to ich mieszkańcy nie mogli doprosić się uruchomienia pociągów przez ponad dziesięć lat.

Wyrwa na magistrali

W lutym 2009 r. – gdy samorzady województw mazowieckiego i podlaskiego nie chciały porozumieć się w kwestii oferty przewozowej na pograniczu regionów – relacje wszystkich pociągów kursujących z Białegostoku do Małkini zostały skrócone do Szepietowa, podlaskiego miasteczka leżącego 22 km przed granicą województw. Jednocześnie nie zostały wydłużone relacje pociągów Kolei Mazowieckich kursujących między Warszawą a leżącą 18 km przed granicą Małkinią. Tak oto na linii Warszawa – Białystok, na pograniczu Mazowsza i Podlasia, powstała 40-kilometrowa wyrwa pozbawiona połączeń regionalnych.

Mieszkańcy gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie, mogąc jedynie popatrzyć na przemykające bez postojów pociągi PKP Intercity, wciąż domagali się dociągnięcia do swoich miejscowości połączeń Kolei Mazowieckich. Zaczęło się od protestu w lutym 2009 r.: gdy ludzie wyszli na tory i przez kilka godzin blokowali ruch pociągów dalekobieżnych między Warszawą a Białymstokiem, samorząd województwa mazowieckiego oznajmił w lakonicznym komunikacie, że „podjął decyzję o nieangażowaniu środków publicznych w uruchomienie połączeń kolejowych na odcinku Małkinia – Szepietowo”.

Problem na pograniczu

Mimo upływu lat, mieszkańcy nie mogli pogodzić się z tym, że znaleźli się na kolejowej ziemi niczyjej. – *Spoleczność lokalna wciąż wykazuje zainteresowanie sprawą wprowadzenia pociągów* – mówił w 2016 r. dwumiesięcznikowi „Z Biegłem Szyn” Józef Rostkowski, ówczesny wójt Zaręb Kościelnych.

Waldemar Chojnowski – wieloletni radny gminy, najbardziej zaangażowany w walkę o połączenia kolejowe – w jednym z licznych pism apelował do samorządu województwa mazowieckiego: „Czujemy się odcięci od świata, zapomniani przez Boga i ludzi. Uważamy, że zasadniczy problem tkwi w położeniu gmin na pograniczu województw”.

Choć Rostkowski i Chojnowski należą do Polskiego Stronnictwa Ludowego, to aż przez dekadę nie byli w stanie przekonać marszałka województwa mazowieckiego i wiceprezesa PSL Adama Struzika do wydłużenia trasy Kolei Mazowieckich za Małkinię. To pokazało wyborcom, że ludowcy ze szczebla lokalnego nie mają prostego przełożenia na decyzje mazowieckiego barona PSL.

W wyborach w 2018 r. mandatu radnego nie zdobył Waldemar Chojnowski, a fotel wójta po pięciu kadencjach utracił niegdyś bezkonkurencyjny Józef Rostkowski, tym razem przegrywając pięcioma głosami z

Połowa sukcesu

Dwie gminy, które na Koleje Mazowieckie czekały ponad dziesięć lat



• Pociągi kończą bieg w Szulborzu Wielkim, ale w przyszłości mają dojeżdżać do Czyżewa.

kandydatką Prawa i Sprawiedliwości Urszulą Wołosiewicz.

Władze województwa mazowieckiego latami wynajdywały kolejne preteksty, żeby nie uruchomić połączeń. Gdy jednak Grupa PKP w 2013 r. rozważała rozbiórkę peronów na odcinku nieużywanym w ruchu regionalnym, samorząd województwa na szczęście zadeklarował, że w przyszłości planuje uruchomienie pociągów. Dzięki temu infrastruktura pasażerska między Małkinią a Czyżewem nie tylko przetrwała, ale została zmodernizowana w ramach przebudowy tego fragmentu magistrali Warszawa – Białystok.

Planowaliśmy więcej

Wreszcie połączenia Kolei Mazowieckich pojawiły się w gminach Szulborze Wielkie i Zaręby Kościelne z dniem 13 grudnia 2020 r. Podróż z północno-wschodnich krańców województwa do Warszawy zajmuje około półtorej godziny – jest to czas porównywalny z jazdą samochodem. Niestety w dni robocze są tylko dwa bezpośrednie pociągi do stolicy, zaś w soboty i niedziele zaledwie jeden. Pozostałe cztery połączenia wymagają przesiadki na stacji Małkinia.

Czas większości skomunikowań w Małkini wynosi 5-10 min., ale w trzech przypadkach na kontynuowanie podróży trzeba czekać dłużej – nawet aż 40 min. Nawet krótkie przesiadki niestety wymagają przejścia tunelem na inny peron. Problemem jest też to, że Portal Pasażera (wyszukiwarka rozkładu jazdy PKP PLK) bez specjalnej zmiany ustawień nie pokazuje połączeń ze skomunikowaniami krótszymi niż 10 min.

– *Pierwotnie planowaliśmy więcej pociągów bezpośrednich* – przyznaje Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich. – *Oznaczałoby to jednak zwiększenie ilości wykorzystywanego taboru oraz wzrost kosztów związanych ze zużyciem energii, które są istotnie wyższe przy obsłudze składem złożonym z dwóch czy*

Granica reaktywacji



trzech zespołów trakcyjnych. Na odcinku Małkinia – Szulborze Wielkie zdecydowanie wystarczy jeden elektryczny zespół trakcyjny.

Przewozy w planie

Nowe połączenia nie osiągają położonego w województwie podlaskim miasta Czyżew, lecz kończą bieg w Szulborzu Wielkim – na ostatnim przystanku przed granicą regionów. Między posterunkiem Kietlanka a Szulborzem Wielkim składy Kolei Mazowieckich kursują wahadłowo jednym torem. Po drugim torze jeżdżą w dwóch kierunkach pociągi dalekobieżne i towarowe.

– *Mieszkańcy oczekują również połączeń w kierunku Białegostoku* – podkreśla wójt Zaręb Kościelnych Urszula Wołosiewicz. Jak zapewnia Donata Nowakowska, połączenia Kolei Mazowieckich docelowo dotrą do pierwszej stacji w województwie podlaskim: – *Pociągi pojadą do Czyżewa po zakończeniu modernizacji tej stacji.*

Do Czyżewa mają również dojechać pociągi regionalne z kierunku Białegostoku, które obecnie kończą bieg w Szepietowie. – *Uruchomienie przewozów na trasie Białystok – Czyżew jest ujęte w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa podlaskiego”* – mówi rzecznik samorządu województwa podlaskiego Izabela Smaczna-Jórczykowska. – *Na odcinku Białystok – Czyżew zarządca linii rozpoczął prace modernizacyjne, które potrwają około trzech lat. Uruchomienie pociągów do stacji Czyżew jest planowane po ich wykonaniu.*

KAROL TRAMMER

Sieć Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w połowie grudnia 2020 r. wydłużyła się o odcinek Tomaszów Mazowiecki – Drzewica. Do przywrócenia ruchu na tym fragmencie ciągu łączącego Radom z Łodzią miało dojść w czerwcu 2020 r., lecz z powodu epidemii reaktywację przesunięto o pół roku.

Jak najlepsze skomunikowania

Na 36-kilometrowy odcinek Tomaszów Mazowiecki – Drzewica pociągi wróciły po pięciu latach. Od końca 2015 r. podróż z Radomia do Łodzi była możliwa wyłącznie przez Warszawę: z nadłożeniem niemal 100 km i przesiadką.

Reaktywacja ruchu na środkowej części ciągu Radom – Łódź wcale jednak nie przyniosła pociągów bezpośrednio łączących obydwie miasta. Trzeba przesiadać się w Drzewicy, mieście leżącym przy granicy województw łódzkiego i mazowieckiego.

– *Przy tworzeniu oferty przewozowej priorytetem było zapewnienie jak najlepszych skomunikowań pociągów ŁKA z pociągami Kolei Mazowieckich* – zapewnia Joanna Osińska, rzecznik prasowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Łódź i Drzewicę dziennie łączy sześć par pociągów ŁKA, tyle samo jest połączeń Kolei Mazowieckich między Radomiem a Drzewicą. Dla każdego kierunku zapewniono jednak tylko po trzy skomunikowania – do spotkań pociągów obydwu przewoźników na stacji Drzewica dochodzi około 8:00, 14:00 i 19:00. Najkrótsza przesiadka zajmuje 5 min., a najdłuższa aż 27 min.

Coraz więcej pasażerów

Łączny czas podróży na 142-kilometrowej trasie Radom – Łódź waha się od 2 godz. 20 min. do 2 godz. 59 min. (jest on też zależny od długości postojów na zmianę kierunku jazdy w Kuluszkach). Autem z Radomia do Łodzi jedzie się zwykle nieco ponad dwie godziny – im więc dłuższe przesiadki w Drzewicy, tym mniejsza konkurencyjność kolei wobec samochodu.

Skomunikowanych połączeń mogłoby być więcej. Mianowicie część pociągów Kolei Mazowieckich kursuje jedynie na trasie Radom – Przysucha, kończąc bieg 15 km przed Drzewicą. Wydłużenie ich relacji wraz z lekkim przesunięciem godzin kursowania zapewniłoby kolejne spotkania pociągów dwóch przewoźników na stacji Drzewica: około 11:00 (dla dwóch kierunków) i około 16:00 (dla kierunku z Łodzi do Radomia).

Mimo konieczności przesiadania się, nowe połączenia szybko zyskują pasażerów. Na przykład w niedzielę 27 grudnia 2020 r. – dwa tygodnie po uruchomieniu połączeń – pociągiem ŁKA do Łodzi o 14:05 wyruszyło z Drzewicy 38 osób, z czego duża część przesiadła się ze składu Kolei Mazowieckich, który o 13:47 przyjechał z Radomia.

– *Skomunikowania na stacji Drzewica zostały założone przez obydwu przewoźników we właściwych systemach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe* – mówi rzeczniczka ŁKA. Wprowadzenie skomunikowań do systemu konstrukcji rozkładu jazdy nie gwarantuje, że przetrwają one korekty, które wprowadzane są co około dwa miesiące. Przesunięcia

Magistrala z przesiadką

Znów da się dojechać koleją z Radomia do Łodzi



• *Wymiana pasażerów. Podróżujący na trasie Radom – Łódź przesiadają się na stacji Drzewica między pociągami Kolei Mazowieckich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.*

godzin kursowania bywają bowiem na tyle duże, że część skomunikowań znika. W przypadku ciągu Radom – Łódź jest to możliwe z uwagi na planowane przez PKP PLK remonty, których realizacja wiązała się będzie z wydłużeniem czasów jazdy.

Tor lepszy, tor gorszy

Jesienią 2021 r. między Drzewicą a Przysuchą ma być wymieniana sieć trakcyjna. Przez około trzy miesiące pociągi Kolei Mazowieckich, zamiast pokonywać ten odcinek z prędkością 120 km/h, będą skazane na drugi tor, na którym obowiązuje prędkość 40-60 km/h. Na dwutorowej części linii Radom – Tomaszów Mazowiecki stosowany jest bowiem specyficzny sposób prowadzenia ruchu: pociągi pasażerskie jeżdżą w dwóch kierunkach torem wyremontowanym w 2018 r., natomiast z będącego w gorszym stanie drugiego toru korzystają przede wszystkim składy towarowe.

W latach 2022-2023 spółka PKP PLK planuje wymienić sieć trakcyjną również między Wolanowem a Przysuchą oraz na krótkich odcinkach jednotorowych Radom – Radom Krychnowice i Radzice – Radzice I.

Ponadto w 2022 r. ma się rozpocząć przebudowa mostu na Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim. Utrudnienia związane z tym przedsięwzięciem mają być ograniczone do minimum. – *Sprawnie przejazd pociągów zapewni budowa tymczasowego rozjazdu między linią Tomaszów Mazowiecki –*

Skarżysko-Kamienna a linią Tomaszów Mazowiecki – Radom – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. Obie linie od stacji Tomaszów Mazowiecki będą równoległe i rozchodzą się dopiero po przekroczeniu rzeki. Pociągi kursujące między Łodzią a Drzewicą będą więc pokonywać Pilicę sąsiednim mostem, który przeszedł remont w 2015 r.

Kolejami Mazowieckimi do Łodzi?

Pożądanym rozwiązaniem dla linii Radom – Łódź jest wspólna obsługa całej trasy przez dwóch przewoźników, tak by pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej docierały do Radomia, a składy Kolei Mazowieckich do Łodzi Fabrycznej. Najłatwiej zrobić to w oparciu o wymianę pracy eksploatacyjnej: liczba kilometrów przejeżdżanych na terenie sąsiedniego województwa musi być dla każdej spółki taka sama. To rozwiązanie było nawet analizowane przez samorząd województwa łódzkiego przed reaktywacją połączeń do Drzewicy.

Po części wspólna obsługa ciągu Radom – Łódź funkcjonowała do momentu wycofania połączeń w grudniu 2015 r. Kursujący na zlecenie samorządu województwa łódzkiego pociąg Przewozów Regionalnych do końca 2013 r. jeździł w pełnej relacji Łódź – Radom (a potem jeszcze przez dwa lata na krótszej trasie Kuluszki – Radom), uzupełniając między Drzewicą a Radomiem ofertę Kolei Mazowieckich.

Bezpośrednie kursy pozwoliłyby urwać minuty zabierane przez przesiadki, dzięki czemu czas podróży z Łodzi do Radomia skróciłby się do 2 godz. 10 min. Radom, Tomaszów Mazowiecki i Łódź potrzebują lepszych połączeń. Te trzy miasta liczą w sumie prawie milion mieszkańców.

KAROL TRAMMER



Premiera połączeń PKP Intercity w Płocku opóźniła się o prawie miesiąc. Pociąg TLK „Chemik” relacji Katowice – Łódź – Płock miał wyruszyć w dzień wejścia w życie rozkładu jazdy na sezon 2020/2021, czyli 13 grudnia 2020 r. Po raz pierwszy „Chemik” dotarł do Płocka dopiero 10 stycznia 2021 r.

Sprawa dotarcia pociągu PKP Intercity do liczącego 120 tys. mieszkańców Płocka zawisła na jednym pracowniku.

Miesiąc opóźnienia

Tłumaczone epidemią koronawirusa przesunięcie uruchomienia pociągu TLK „Chemik” w rzeczywistości spowodowane było brakiem w Płocku rewidenta taboru.

Dopiero w listopadzie 2020 r. – niecały miesiąc przed planowaną datą uruchomienia pociągu – PKP Intercity ogłosiło zamówienie na świadczenie w Płocku usług rewidenta taboru: wykonywania prób hamulca, oględzin technicznych i naprawiania drobnych usterek. – *Postępowanie zakupowe na obsługę rewidentką pociągu TLK „Chemik” na stacji Płock zostało unieważnione z powodu braku ofert* – poinformowała w połowie grudnia 2020 r. Agnieszka Serbeńska z PKP Intercity.

Jak nieoficjalnie się dowiadujemy, PKP Intercity w tej sytuacji podjęło decyzję, aby obsługę rewidentką składu w Płocku zapewniał pracownik dojeżdżający z Łodzi.

Wraz ze startem pociągu „Chemik” w sieć połączeń PKP Intercity włączony został nie tylko Płock, ale także 19-tysięczny Gostynin. Nowe połączenie zostało objęte ofertą Bilet Taniomiejstowy: podróż z Płocka do Katowic kosztuje 39,90 zł (przy standardowej taryfie należałoby zapłacić 67 zł).

Zapoznanie trasy

Z opóźnieniem wyruszył również pociąg TLK „Sudety” relacji Kraków – Katowice – Jelenia Góra, kursujący nie przez Opole i Wrocław, lecz Magistralą Podsudecką biegnącą przez Prudnik, Nysę, Dzierżoniów, Ząbkowice Śląskie i Świdnicę – szereg miast na Opolszczyźnie i Dolnym Śląsku, które dotychczas były pozbawione połączeń PKP Intercity.

Pociąg „Sudety” pojawił się na torach 22 grudnia 2020 r., a więc dziesięć dni po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy. Jak tłumaczyło PKP Intercity, było za mało czasu na uzyskanie wymaganej znajomości trasy przez maszynistów i drużyny konduktorskie. – *Procedura musiała być przeprowadzona po zakończeniu przerwy w ruchu na szlaku Piława Górna – Ząbkowice Śląskie* – mówi Agnieszka Serbeńska z PKP Intercity. Od 9 listopada do 3 grudnia 2020 r. był na tym odcinku realizowany remont.

Jazdy zapoznawcze specjalnym składem udało się jednak przeprowadzić przed 13 grudnia 2020 r. Większym problemem okazało się dla PKP Intercity dokonanie przed tą datą niezbędnych przesunięć taboru. Do obsługi pociągu TLK „Sudety” są przypisane dwie lokomotywy spalinowe serii 754 – druga dotarła do Krakowa już po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy.

Choć nieelektryfikowany odcinek z Kędzierzyna-Koźla do Jaworzyny Śląskiej to mniej niż połowa trasy pociągu „Sudety”, to

Włączanie i wyłączenie

Kto zyskał, kto stracił? Zmiany w sieci połączeń PKP Intercity



• *Połączenia PKP Intercity wjechały na dotychczas nieobsługiwaną przez tego przewoźnika Magistralę Podsudecką. W miastach leżących na tej linii mieszka około 200 tys. ludzi.*

spalinowóz prowadzi skład w całej relacji z Krakowa do Jeleniej Góry i z powrotem, przemierzając w jeden dzień prawie 800 km.

PKP Intercity w sumie wypożyczyła z Czech pięć lokomotyw typu 754, płacąc za to spółce České Dráhy ponad 5 mln zł rocznie (czeskie lokomotywy ciągną też składy PKP Intercity na odcinku Białystok – Suwałki).

Obcym taborom są też obsługiwane nowe pociągi relacji Kraków – Gorlice-Zagórzany – Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz. Na tej trasie kursują trzyczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne SN84, udostępniane spółce PKP Intercity przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Za rok dzierżawy składów wyprodukowanych w Niemczech w latach 70. państwowy przewoźnik płaci 10 mln zł.

W pierwszych tygodniach kursowania pociągu TLK „Sudety” relacji Kraków – Jelenia Góra dwukrotnie doszło do sytuacji, że składu nie była w stanie podjąć żadna z dwóch lokomotyw 754. 3 stycznia 2021 r. jedna przechodziła obtaczanie zestawów kołowych, druga miała wstawianą szybę czołową, z kolei 12 stycznia 2021 r. w jednej lokomotywie konieczne było usunięcie przecieku wody do zbiornika z olejem, w drugiej zaś naprawa pękniętego przewodu awaryjnego hamowania pociągu. W tych dniach pociąg między Krakowem a Kędzierzynom-Koźlem był więc prowadzony elektrowozem, a na pozostałym odcinku pasażerów wioził autobus zastępczy, co wiązało się z dotarciem przez nich do celu z dużym opóźnieniem.

Zachęcająca oferta

Nie będzie dobrze, jeśli problemy taborowe nadwątlą zaufanie pasażerów do pociągu TLK „Sudety”, bo od pierwszego dnia notuje on rosnące zainteresowanie. Na nowej trasie

PKP Intercity wprowadziło atrakcyjne ceny. Przykładowo bilet ze Świdnicy do Katowic kosztuje 27 zł (w standardowej taryfie należałoby zapłacić 53 zł).

– *Rzadko to mówię, ale przewoźnik przygotował ofertę, która naprawdę zachęca, aby skorzystać z jego usług* – mówi Stanisław Stadnicki z serwisu KolejPodsudecka.pl, zaznaczając, że miasta leżące na Magistrali Podsudeckiej liczą około 200 tys. mieszkańców. – *W sprawie wprowadzenia połączeń dalekobieżnych interweniowali mieszkańcy, stowarzyszenia, radni miast, posłowie, a nawet europosłowie.*

Drugie z połączeń PKP Intercity na Magistrali Podsudeckiej pojawiło się z trzytygodniowym opóźnieniem: pociąg TLK „Kormoran” w pełnej relacji Olsztyn – Warszawa – Częstochowa – Katowice – Nysa – Kłodzko – Polanica-Zdrój kursuje od 2 stycznia 2021 r. (przez pierwsze tygodnie pociąg jeździł na skróconej trasie Olsztyn – Katowice). Między Katowicami a Polanicą-Zdrojem „Kormoran” jest prowadzony lokomotywą spalinową SU4210 z sekcji PKP Intercity we Wrocławiu.

Powodzenie pociągów TLK „Sudety” i „Kormoran” w dużej mierze wynika z tego, że zapewniają one codzienne połączenie Opolszczyzny i Dolnego Śląska po Magistrali Podsudeckiej, na której pociągi regionalne przekraczające granicę województw kursują tylko w weekendy. Oczywiście nie mniej istotne jest zapewnienie bezpośrednich połączeń z Krakowem, Katowicami czy stolicą. – *Bezpośredni dojazd do Warszawy Prudnik zyskał pierwszy raz w historii* – podkreśla Stanisław Stadnicki.

Platforma zlikwidowała, PiS przywróci

Przywrócenia bezpośredniego pociągu do stolicy wciąż nie może doczekać się liczące ►

► 64 tys. mieszkańców Leszno – mimo apeli prezydenta miasta Łukasza Borowiaka i tutejszych parlamentarzystów. W odpowiedzi na interpelację posła Lewicy Wiesława Szczepańskiego wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel na początku 2020 r. informował, że w ramach prac nad rozkładem jazdy wchodzącym w życie w grudniu 2020 r. rozważane będzie uruchomienie pociągu relacji Zielona Góra – Leszno – Ostrów Wielkopolski – Łódź – Warszawa. O ile w Lesznie oczekują bezpośredniego połączenia szybszą trasą przez Poznań, o tyle pociąg ten przy okazji włączyłby w sieć PKP Intercity lubuską Wschowę i małe miasta południa Wielkopolski: Poniec, Krobień, Kobylin.

Obietnice uruchomienia pociągu łączącego Leszno ze stolicą padają od kilku lat. Choćby z ust posłanki Prawa i Sprawiedliwości Joanny Lichockiej: – *Platforma zlikwidowała bezpośrednie połączenie z Warszawą, PiS przywróci* – mówiła na początku 2017 r. w Radiu Elka. – *W tej chwili trwają bardzo intensywne zabiegi naszych posłów. Ja też sama interweniowałam w tej sprawie, żeby to połączenie jak najszybciej przywrócić. Wstępnie Ministerstwo Infrastruktury twierdzi, że być może będzie to możliwe od czerwca 2017 r.*

Choć od tej daty minęło już trzy i pół roku, lesznianie jadący do stolicy nadal muszą się przesiadać. – *Z przyczyn infrastrukturalno-taborowych przyjęto optymalne rozwiązanie zapewniające połączenie Leszna z Warszawą. Podróż w tej relacji możliwa jest dzięki zapewnieniu skomunikowań pociągów jadących na ciąg Wrocław – Poznań z pociągami obsługującymi ciąg Poznań – Warszawa* – mówi Szymon Huptyś, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury.

A przypomnijmy, że o braku pociągu z Leszna do Warszawy grzmiał sam Jarosław Kaczyński podczas wiecu na leszczyńskim rynku jesienią 2015 r., dziesięć dni przed wyborami wygranymi przez PiS: – *Byłe miasta wojewódzkie, takie jak Leszno, mają duży problem, bo nie otrzymują wsparcia. Czy macie bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą? Nie!*

Pociągi pojawiają się i znikają

Wraz ze zmianą rozkładu jazdy w połowie grudnia 2020 r. zniknął – po zaledwie roku funkcjonowania – pociąg TLK „Nogat”, który uruchomiono w grudniu 2019 r. w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia Warszawy i Elbląga. Mieszkańcy tego miasta znów muszą przesiadać się w Malborku, a 120-tysięczny Elbląg ponownie stał się największym byłym miastem wojewódzkim bez bezpośredniego pociągu do Warszawy. Pociąg „Nogat” zlikwidowano, nim na dobre zadomowił się w świadomości pasażerów.

Kolejny dawny ośrodek wojewódzki – liczący 47 tys. mieszkańców Tarnobrzeg – w grudniu 2020 r. nie tylko stracił bezpośrednie połączenie z Warszawą, ale w ogóle wypadł z sieci PKP Intercity. Przewoźnik wycofał się bowiem z odcinka Rzeszów – Kolbuszowa – Nowa Dęba – Tarnobrzeg – Stalowa Wola. – *Jest to wynikiem prac elektryfikacyjnych trwających na tej linii. Po ich zakończeniu pociągi wrócą na ten odcinek* – zapewnia

Katarzyna Grzduk z PKP Intercity. – *W związku z oddaniem do użytku sieci trakcyjnej na linii Lublin – Stalowa Wola wszystkie pociągi kursują trakcją elektryczną przez Leżajsk.*

Pociąg do Warszawy w grudniu 2020 r. utraciły też Tarnowskie Góry i Bytom, liczące w sumie 230 tys. mieszkańców. Przez dwa lata jeden z pociągów kursujących między Katowicami a Warszawą jeździł nie przez Sosnowiec i Zawiercie, lecz dłuższą trasą zapewniającą bezpośrednie połączenie ze stolicą dla mieszkańców północnej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. – *Pociąg IC „Skarbek” trasą okrężną przez Bytom kursował tymczasowo ze względu na prace modernizacyjne prowadzone między Zawierciem a Częstochową. W obecnym rozkładzie jazdy pociąg wrócił na podstawową trasę* – mówi Katarzyna Grzduk.

Utrzymać pasażerów

W grudniu 2020 r. – w związku z wreszcie zbliżającym się końcem modernizacji magistrali z Krakowa do Katowic – prawie wszystkie pociągi łączące Kraków z Wrocławiem przeniesiono z objazdu przez Częstochowę Stradom i Lubliniec na standardową trasę biegnącą przez największe miasta Górnego Śląska: Katowice, Zabrze i Gliwice. Jednocześnie jednak znacząco pogorszyła się oferta PKP Intercity dla północnej części województwa śląskiego.

Z Częstochowy między 11:11 a 21:18 nie odjeżdża żaden pociąg do Krakowa. Z kolei spod Wawelu nie wyrusza żaden pociąg pod Jasną Górę od 5:09 do 15:08. W ciągu sześciu lat funkcjonowania objazdu pociągi między Częstochową i Krakowem jeździły przez cały dzień co jedną-dwie godziny.

– *Nowy układ pociągów praktycznie uniemożliwia jednodniowe wyjazdy z Podkarpacia i Małopolski na Jasną Górę, przed pandemią popularne także wśród turystów zagranicznych przebywających w Krakowie. Ponadto Kraków jest ważnym kierunkiem wśród studentów z Częstochowy, a Przemysł dla Ukraińców pracujących w naszym mieście* – mówi Piotr Pałgan z częstochowskiego ruchu miejskiego Grupa Elanex. – *Przez sześć lat funkcjonowania objazdów wzrosła też popularność dojazdów częstochowian do pracy czy na studia do Wrocławia.*

Tymczasem od połowy grudnia 2020 r. w dni robocze pierwszy pociąg kategorii IC/TLK z kierunku Częstochowy dociera do Wrocławia dopiero po 11:00, zaś ostatni opuszcza stolicę Dolnego Śląska przed 17:00.

To już kolejna w ostatnich latach sytuacja, gdy na ciągach objazdowych PKP Intercity dużą liczbą połączeń zdobywa nowych pasażerów, nie mając następnie koncepcji zapewnienia im atrakcyjnej oferty także po zakończeniu objazdów. Strategia rozwoju sieci połączeń powinna opierać się nie tylko na wchodzeniu na nowe trasy i odbudowie pozycji na magistralach po ich modernizacji, ale także na utrzymaniu pasażerów, których udało się pozyskać w miastach leżących na trasach objazdowych.

KAROL TRAMMER



• Pociąg IC „Szkuner” otrzymał postój na ukrytej w leśnej głuszy stacji Płytnica.

Zamieszanie w postojach

Wielanowo, Dałęcino, Dygowo, Luzino, Reblino, Wrześnica, Godętowo, Potęgowo, Leszno Górne, Starczów, Gamerki Wielkie, Rybnica, Łowczówek-Pleśna, Wilkołaz czy Lipa – to nowe punkty na sieci połączeń PKP Intercity. – *Nowe postoje handlowe zostały wprowadzone w wybranych lokalizacjach, gdzie wcześniej pociągi miały zaplanowane postoje techniczne* – mówi Agnieszka Serbeńska z PKP Intercity. Chodzi o postoje na liniach jednotorowych, wynikające z konieczności przepuszczenia pociągów jadących w przeciwną stronę. Dotychczas takie postoje nie były udostępniane pasażerom.

Największe nagromadzenie nowych postojów występuje na długich ciągach jednotorowych: Piła - Kołobrzeg oraz Wejherowo - Runowo Pomorskie (to licząca 245 km jednotorowa część magistrali z Trójmiasta do Szczecina). Na przykład pociąg IC „Szkuner” relacji Wrocław - Poznań - Słupsk otrzymał postój na stacji Płytnica, która leży w środku lasu i z której do liczącej 188 mieszkańców Płytnicy jest ponad 3 km leśną drogą. Żaden z innych pociągów PKP Intercity przejeżdżających przez Płytnicę nie otrzymał tu postoju.

Pociągi jadące z Warszawy do Suwałk zatrzymują się w liczącej 21 mieszkańców wsi Machnacze, jednocześnie bez postoju przejeżdżając przez położoną 4 km wcześniej 10-tysięczną Czarną Białostocką (z zatrzymaniem w tym mieście PKP Intercity wycofało się w 2017 r.). W Machnaczu pociągi stają tylko w drodze do Suwałk, a zmierzając w kierunku Warszawy, przejeżdżają przez tą wieś bez zatrzymania.

Przekształcenia postojów technicznych w postoje handlowe to pomysł Ministerstwa Infrastruktury. – *Wprowadzenie tej zmiany nie wpływa na wydłużenie czasu przejazdów pociągów, gdyż z uwagi na wymogi prowadzenia ruchu, pociągi te zatrzymałyby się w danej lokalizacji, ale wyłączona byłaby możliwość wsiadania i wysiadania* – mówi rzecznik resortu Szymon Huptyś.

Problem w tym, że nowe postoje znacząco utrudniają stosowanie praktyki niwelowania opóźnień poprzez przenoszenie mijania się pociągów na inną stację (postój techniczny może się nie odbyć, a postój handlowy musi). Dodatkowo nowe postoje ograniczają elastyczność pracy dyżurnych ruchu, którzy w przypadku postoju technicznego mieli możliwość przyjęcia pociągu na tor bez peronu.

Z góry zakłada się, że nowe postoje mają mieć charakter tymczasowy: miejsca zatrzymań będą zmieniać się przy każdej zmianie rozkładu jazdy. – *Postoje techniczne przekwalifikowane na handlowe zostaną zniesione po ustąpieniu przyczyn technicznych zatrzymania pociągu na danej stacji* – mówi Huptyś.

Rządząca województwem kujawsko-pomorskim koalicja Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego dokonała masowych cięć połączeń kolejowych.

Mroczne czasy

Niecały miesiąc przed zmianą rozkładu jazdy okazało się, że samorząd województwa kujawsko-pomorskiego podjął decyzję o likwidacji ruchu na dwóch liniach w Borach Tucholskich: Wierzchucin – Szlachta i Laskowice Pomorskie – Czernik.

Z linii Laskowice Pomorskie – Osie – Śliwice – Czernik pociągi zniknęły dokładnie w momencie podniesienia przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe prędkości z 80 km/h do 100 km/h na jednej trzeciej długości trasy.

Przez ostatnie miesiące poprzedzające likwidację połączeń rozkładu jazdy ułożone były w sposób przypominający mroczne czasy wygaszania popytu na podróże koleją. Na przykład popołudniowy pociąg z Czernika przyjeżdżał do Laskowic Pomorskich o 17:54 – kilka minut po opuszczeniu tej stacji przez pociąg do Bydgoszczy (odjazd o 17:49) i do Grudziądza (odjazd o 17:50). Nie starano się też dopasować godzin kursowania pociągów do godzin pracy w zlokalizowanych tuż przy stacji kolejowej w Osiu zakładach mięsnych Gzella, które zatrudniają ponad 500 osób.

Część pasażerów linia Laskowice – Czernik straciła przez to, że na prawie trzy miesiące, od połowy marca do końca maja 2020 r., zawieszono tu ruch pociągów.

Wygaszanie popytu

W marcu 2020 r., co samorząd tłumaczył epidemią koronawirusa, ruch zawieszono na czterech ciągach. O ile na linii Laskowice – Czernik i Wierzchucin – Szlachta pociągi wróciły w połowie 2020 r., o tyle linie Toruń – Lipno – Sierpc i Laskowice – Wierzchucin nadal pozostają bez ruchu. W ich przypadku epidemię wykorzystano jako pretekst do ostatecznego wycięcia połączeń. Na obydwu liniach bowiem już od kilku lat funkcjonowały kuriozalne rozkłady jazdy. Przed wstrzymaniem ruchu w marcu 2020 r. pociągi w kierunku Torunia odjeżdżały z powiatowego Lipna o 4:21 i 18:13, zaś z Torunia pociągi wyruszały o 2:59 (!) i 15:49. Trudno było spodziewać się, aby taka oferta – i to na linii wybiegającej wprost z miasta wojewódzkiego – przyciągnęła pasażerów. Mimo to decyzję o likwidacji połączeń samorząd województwa beczelnie tłumaczył małą liczbą podróźnych.

Znów przypominały się mroczne czasy, gdy najpierw liczbę pociągów ograniczano poniżej akceptowalnego minimum, by potem stwierdzić, że niewielkie potoki pasażerskie uzasadniają likwidację połączeń. Gdy tory są puste, na równoległej drodze krajowej 10 na wlocie do Torunia tworzą się korki.

Linii nijak nie pomogło to, że w gminie Lipno mieszka Aneta Jędrzejewska z PSL, członkini zarządu województwa kujawsko-pomorskiego, której podlega departament transportu. W listopadzie 2018 r. portal lipno.naszemiasto.pl zapytał Jędrzejewską o zamierzenia na kolejną kadencję, które odczują mieszkańcy jej małej ojczyzny. Członkini zarządu szczegółowo omówiła

Epidemia cięć

Kolejowy kryzys w województwie kujawsko-pomorskim



Fot. Piotr Ulanowski / kujawsko-pomorskie.pl

• 2008 r., dyrektor Tomasz Moraczewski i kujawsko-pomorski marszałek Piotr Calbecki urocząście reaktywują ruch na linii Bydgoszcz – Chełmża. Dzisiaj masowo tną połączenia.

planowane remonty dróg, a kwestię biegnącą przez powiat lipnowski linii kolejowej kompletnie przemilczała.

Zabrakło rozwoju

W ostatnich dniach przed zmianą rozkładu jazdy zapadła decyzja o likwidacji połączeń na kolejnej linii: Chełmża – Bydgoszcz. Ruch na tej trasie został reaktywowany w 2008 r. Przywrócenie zlikwidowanych w 2000 r. połączeń było możliwe po pierwszym w Polsce przetargu na wykonywanie połączeń kolejowych. W ogłoszonym w 2007 r. przetargu zwyciężyła Arriva, oferując dużo niższe stawki niż PKP Przewozy Regionalne. Uzyskane oszczędności zdyskontowano na uruchomienie połączeń między Bydgoszczą a Chełmżą.

– Kiedy w 2007 r. przełamano monopol państwowego przewoźnika PKP Przewozy Regionalne, można było odnieść wrażenie, iż samorząd dąży do rozwoju kolei. Przybyło autobusów szynowych, zwiększyła się liczba połączeń – mówi Rafał Wąsowicz ze Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Koronowie. – Później zabrakło już rozwoju siatki połączeń, pojawiły się drastyczne ograniczenia na liniach Toruń – Lipno – Sierpc i Laskowice Pomorskie – Wierzchucin.

Gichy plan

Pierwszy niepokojący sygnał miał miejsce w 2014 r., gdy kujawsko-pomorski sejmik uchwalał „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. Pierwszy zaprezentowany projekt dokumentu zakładał ograniczenie roli kolei: po 2020 r. miały zniknąć połączenia z aż sześciu linii: Grudziądz – Brodnica, Laskowice Pomorskie – Czernik, Wierzchucin – Szlachta, Toruń – Sierpc, Grudziądz – Kwidzyn i Bydgoszcz – Chełmża.

A przecież na przełomie XX i XXI wieku nad regionem przeszło kilka fal cięć, które nie ominęły nawet stolic powiatów: Rypina, Golubia-Dobrzynia i Żnina. W 2011 r. pociągi zniknęły z Ciechocinka. Zakładający kolejne cięcia projekt planu transportowego wywołał więc duże kontrowersje: wpłynęło prawie 600 uwag. W tej sytuacji samorząd województwa ostatecznie przyjął plan transportowy, który co prawda nie zakładał reaktywacji, ale przewidywał zwiększenie liczby pociągów na czynnych liniach.

Tak się jednak składa, że cięcia przeprowadzone w marcu i grudniu 2020 r. w dużej mierze pokrywają się z czarną listą z nieuchwalonej wersji planu transportowego.

Przynajmniej na jakiś czas

– Niektóre połączenia musiały zostać, przynajmniej na jakiś czas, zawieszono – mówi rzeczniczka samorządu województwa kujawsko-pomorskiego Beata Krzezińska. – Samorząd po wielomiesięcznych trudnych negocjacjach został zmuszony do podpisania niesatysfakcjonujących umów z operatorami kolejowymi.

W grudniu 2020 r. kończyły się umowy samorządu z przewoźnikami: dziesięcioletnia z Arrivą i pięcioletnia z Polregio. Nowe kontrakty z przewoźnikami samorząd zawarł tuż przed zmianą rozkładu jazdy. Umowę z Arrivą podpisano 11 grudnia 2020 r. Z kolei 12 grudnia 2020 r. – zaledwie kilka godzin przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy – została podpisana umowa z Polregio. – Przedstawiciele tej spółki usiedli do stołu z żądaniem stawek dwukrotnie wyższych – mówi Krzezińska. – Zostaliśmy postawieni w sytuacji, w której nie stać nas na opłacenie siatki połączeń w takim kształcie, w jakim funkcjonowała ona w ubiegłym roku.

Polregio – które w 2020 r. dostawało dopłatę 13,06 zł za pociągokilometr – na ►

► 2021 r. zażyczyło sobie dopłaty wynoszącej 24,12 zł. Podczas negocjacji samorządowi udało się wytargować kwotę 23,75 zł. Oczekiwania Arrivy też wzrosły. Sytuacja była o tyle podbramkowa, że w budżecie województwa zmniejszono wydatki na połączenia kolejowe: z 99,2 mln zł w 2020 r. do 82,6 mln zł w 2021 r.

Negocjacje wyglądały więc tak, że z przygotowanego rozkładu jazdy, by zmieścić się w finansowych żądaniach przewoźników, wykreślano kolejne połączenia spółek Arriva i Polregio. Nie ma linii, której nie dotknęłyby cięcia. Na koniec pertraktacji zdecydowano o wycięciu wszystkich pociągów regionalnych z kolejnego odcinka: Włocławek – Kutno.

Ponadpartyjne protesty

Cięcia połączeń spotkały się z bardzo dużą krytyką. Do marszałka województwa Piotra Całbeckiego z PO trafiły dziesiątki protestów od samorządów lokalnych, radnych sejmiku, organizacji pozarządowych, administracji rządowej oraz parlamentarzystów. Na konferencji prasowej przeciwko cięciom połączeń wspólnie wystąpili posłowie z odległych politycznie ugrupowań: Paulina Matysiak z Lewicy, Mariusz Kałużny z Solidarnej Polski i Paweł Szramka z Kukiz'15.

Media regularnie donoszą o codziennych problemach mieszkańców Kujaw i Pomorza z dojazdami, a społeczności lokalne zbierają podpisy pod petycjami na rzecz przywrócenia połączeń. – *Spoleczeństwo jest coraz bardziej świadome jak powinien wyglądać transport regionalny, i kolej jest tu na pierwszym miejscu* – mówi Rafał Wąsowicz.

Co istotne, rządzącą województwem koalicję spotkała krytyka płynąca również od polityków reprezentujących te same barwy partyjne: od prezydenta Włocławka Marka Wojtkowskiego z PO czy od radnej sejmiku Agnieszki Kłopotek z PSL. Władze regionu szybko przekonały się, że to już nie te czasy, gdy można było likwidować pociągi bez większego sprzeciwu.

Bez możliwości dojazdu

Samorząd województwa podjął próby ratowania sytuacji. Z początkiem stycznia 2021 r. na zlecenie samorządu uruchomiono autobusy mające zastąpić kolej na liniach, na których zniknęły wszystkie połączenia. – *Nikt nie zostanie bez możliwości dojazdu* – zapewnił marszałek Piotr Całbecki, dodając przy tym, że koszt przejazdu kilometra przez autobus to tylko 3,50 zł.

Autobusów – mimo znacznie niższej stawki – wprowadzono jednak mniej niż było pociągów. Ponadto podróż autobusem trwa dużo dłużej niż przejazd pociągiem. Na przykład trasę z Włocławka do Kutna autobus pokonuje w 1 godz. 55 min., a pociągi regionalne przejeżdżały tę relację w 45-62 min. Autobusy muszą kluczyć, by obsłużyć wszystkie stacje i przystanki kolejowe. Ponadto autobusy nie zaspokajają nawet podstawowych potrzeb. Przykładowo pierwszy autobus z kierunku Kutna przyjeżdża do Włocławka dopiero na 8:35. (pociągi umożliwiały dojazd na 6:00 i 8:00). Do Osia – największej w Borach Tucholskich

miejsowości pozbawionej pociągów – autobusy wcale nie dotarły.

W końcu samorząd zapewnił, że na linii Laskowice Pomorskie – Czernk i Chełmża – Bydgoszcz niewielka liczba pociągów wróci 18 stycznia 2021 r. Przywrócony ma też być ruch na odcinku Włocławek – Kutno, ale tylko do leżącej przed granicą województwa stacji Kaliska Kujawskie.

Przetarg, którego nie było

Jak w województwie kujawsko-pomorskim doszło do kolejowego kryzysu, który obecnie władze regionu nieudolnie próbują zażegnać?

Samorządy, zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej, tylko do końca 2020 r. mogły powierzyć realizację przewozów kolejowych bez organizowania przetargu – maksymalnie na 10 lat. Większość regionów zawarła umowy z Polregio na całą dekadę. Nie wszystkie dobrze na tym wyszły. Stawki dopłat w różnych regionach zaskakująco się bowiem różnią. Najniższą wynegocjował Dolny Śląsk (13,60 zł za pociągokilometr), zaś na najwyższą przystało województwo lubelskie (38,20 zł za pociągokilometr).

Brak przetargów dał spółce Polregio zielone światło do dowolnego windowania stawek. Kujawsko-pomorski samorząd nie tylko nie chciał się na to zgodzić, ale przede wszystkim nie był na to przygotowany.

Cofnijmy się do stycznia 2019 r., kiedy to kujawsko-pomorski samorząd ogłosił zamiar rozpisania przetargu na wykonywanie przewozów kolejowych. Zamówienie miało dotyczyć dalszej obsługi wszystkich linii czynnych w ruchu regionalnym. Zwycięzca przetargu miał przystąpić do realizacji przewozów w grudniu 2020 r. i wykonywać je przez 15 lat. Zapowiedziany długi okres realizacji kontraktu dawał nadzieję na to, że do przetargu stanie większa liczba oferentów, którym będzie opłacało się zainwestować w tabor i inne zasoby, a konkurencyjny tryb wyboru pozwoli uzyskać atrakcyjne ceny.

Przetarg miał być ogłoszony na początku 2020 r., ale ostatecznie nawet nie został rozpisany. Odstąpienie od przetargu zbiegło się z powołaniem w styczniu 2020 r. Tomasza Moraczewskiego na stanowisko szefa departamentu transportu samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Dwa gabinety Moraczewskiego

Nieoficjalnie dowiadujemy się, że Moraczewski po objęciu funkcji dyrektora departamentu transportu za główny cel postawił obniżenie kosztów funkcjonowania połączeń kolejowych. Do współpracy przy tworzeniu oferty przewozowej Moraczewski zaprosił Stanisława Biegię, eksperta związanego z pozarządowym Centrum Zrównoważonego Transportu. Obaj panowie współpracowali między innymi przy tworzeniu połączeń InterRegio w latach 2009-2010, gdy Moraczewski był prezesem Przewozów Regionalnych. Po odejściu z tej spółki w 2010 r. został szefem bydgoskiego portu lotniczego, którego większościowym akcjonariuszem jest samorząd województwa kujawsko-pomorskiego.

Od stycznia 2020 r. Moraczewski funkcję prezesa bydgoskiego lotniska łączy z posadą

dyrektora departamentu transportu w siedzibie kujawsko-pomorskiego samorządu przy Placu Teatralnym w Toruniu. Dwa gabinety Moraczewskiego dzieli 50 km. Wiąże się to z konfliktem interesów: większe pieniądze na kolej mogą skutkować ograniczeniem funduszy na lotnisko.

Na ostatnią chwilę

Umowę ze Stanisławem Biegią samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zawarł w kwietniu 2020 r. – po tym, gdy samorząd zrezygnował z przetargu. Zadaniem Biegi było opracowanie rozkładu jazdy obowiązującego od grudnia 2020 r. do grudnia 2021 r. wraz z ułożeniem obiegów taboru i drużyn pociągowych, zapewnieniem cykliczności kursowania pociągów oraz skomunikowań. Kolejna umowa – dotycząca wdrożenia rozkładu jazdy – została zawarta z Biegią w listopadzie 2020 r.

Plan Biegi opierał się na rozbudowie oferty na ciągach między największymi miastami kosztem pewnych redukcji na bocznych liniach, co miało poprawić ekonomikę kolei w regionie. Plan ten nie brał jednak pod uwagę wzrostu oczekiwań finansowych przewoźników.

Gdyby rozpisano zapowiadany przetarg, to przewoźnicy prawdopodobnie zaoferowałyby niższe stawki niż przy powierzeniu im realizacji przewozów z wolnej ręki. Pozycję negocjacyjną samorządu pogorszyło to, że pertraktacje z Polregio i Arrivą prowadzone na ostatnią chwilę. Obaj przewoźnicy uznali, że samorząd będzie chciał w pełni realizować zaplanowany rozkład jazdy i przystanie na zwiększenie dopłat.

Czarny koń

Jako że samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zawarł zarówno z Polregio, jak i z Arrivą umowy tylko na jeden rok, to – w myśl unijnych regulacji – przewoźnika, który będzie obsługiwał połączenia od grudnia 2021 r., nie będzie można wybrać inaczej aniżeli w przetargu.

Czarnym koniem przetargu może okazać się Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Tym bardziej, że ten niewielki przewoźnik aktualnie sprowadza z Holandii 32 używane składy spalinowe typu DM90. Jak poinformował SKPL, negocjacje z Nederlandse Spoorwegen trwały od grudnia 2019 r. Może więc kujawsko-pomorski samorząd zrezygnował z przetargu zapowiadanego na 2020 r., żeby poczekać aż SKPL będzie gotowy na złożenie oferty. Dodajmy, że na początku grudnia 2020 r. Piotr Całbecki oznajmił, iż pojawił się trzeci gracz, sugerując, że może on przynieść rozwiązanie problemów. Władze regionu liczą też na udział w przetargu przewoźników Leo Express czy RegioJet z Czech.

Pytanie, czy samorząd zdoła w niecały rok przeprowadzić i rozstrzygnąć nowy przetarg, a startujący w nim nowi przewoźnicy będą w stanie w tak krótkim czasie przygotować się do realizacji przewozów. Najważniejszym pytaniem jest jednak to, jak najszybciej odbudować zaufanie mieszkańców Kujaw i Pomorza do transportu kolejowego.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Modły o cud

Z przystanku PKP Warszawa Międzyzylesie, albo Warszawa Radość, można spacerkiem dojść do miejsca w lesie Leśnictwa Zbójna Góra, gdzie bywał Czarny Staw. W latach 1951-1980 nie bywał, ale był. Pływano w nim, a zimą zamrznięty był lodowiskiem dla łyżwiarzy. Potem w niektórych latach całkiem wysychał, a w innych – pojawiał się, lecz coraz płytszy. Ostatnio nie ma go, choć w latach 1951-2019 nie notowano tu malejącego trendu rocznych sum opadów. [Średnia roczna ilość opadów w latach 1951-1960: 469,5 mm; 1961-1970: 521,3 mm; 1971-1980: 531,5 mm; 1981-1990: 491,3 mm; 1991-2000: 571,4 mm; 2001-2019: 535,0 mm. Średnia dla okresu 1951-2019: 522,2 mm; minimum: 330,2 mm (1951 r.); maksimum: 798,1 mm (2010 r)]. Inne czynniki musiały wpłynąć na zanik wody, np. powstanie w okolicy licznych, małych i dużych, ujęć wody, powodujące zwiększone parowanie wyższe temperatury powietrza czy melioracje leśne. Obecnie sporym nakładem kosztów przebudowano suchy zbiornik w ozdobny suchy staw z wyspami – nie bacząc na brak wody. Czy inwestycja jest rodzajem współczesnych technokratycznych modłów ofiarnych o cud powrotu wody do Czarnego Stawu albo odmianą kultu cargo?



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Orlanka”

Białystok – Siedlce

Pociąg spółki Polregio „Orlanka” w drodze z Białegostoku do Siedlec niecałe 10 kilometrów za Bielskiem Podlaskim – po odbiciu na przywróconą do życia linię do Hajnówki – przejeżdża mostem nad rzeką. Ta rzeka to właśnie Orlanka, od której pochodzi nazwa pociągu. Kawalek za mostem pociąg staje na noszącym nazwę od rzeki przystanku Orlanka. Nawiasem mówiąc, bardzo rzadko się zdarza, by przystanek czy stacja nazywały się tak samo jak obsługujący je pociąg. Pociąg „Orlanka” nie tylko przekracza Orlankę mostem w pobliżu przystanku Orlanka, ale na dalszym odcinku swojej trasy – między Hajnówką a Czeremchą – przejeżdża nieopodal źródeł tej rzeki. Orlanka rozpoczyna swój bieg na skraju Puszczy Białowieskiej – we wsi Jelonka, leżącej niedaleko przystanku kolejowego Policzna. Rzeka Orlanka ma 50 kilometrów długości. Największa miejscowość, przez którą przepływa ta podlaska rzeka, to Orla – siedziba jednej z kilku gmin w Polsce, których większość mieszkańców stanowią Białorusini. Orlanka uchodzi do Narwi w okolicach wsi Strabla, położonej między Białymstokiem a Bielskiem Podlaskim. W Strabli jest zlokalizowana stacja kolejowa. Na niej też zatrzymuje się pociąg „Orlanka”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Zmodernizowane wagony restauracyjne wyposażono w 12 stolików i 36 miejsc siedzących, a także półki i wieszaki umożliwiające wygodne umieszczenie bagażu lub zawieszenie np. kurtki bądź płaszcza”

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Większość maszynistów zamieszkałych i pracujących w Korszach, tym przeciwieństwo typowo kolejarskim miasteczku, zastrzegła sobie na ekstra miano »szejków«. Nic dziwnego, skoro tu kończy się trakcja elektryczna. Pociągi dalej, linią do Elku albo drugą na Kaliningrad, prowadzą lokomotywy spalinowe, najczęściej te zwane pieszczotliwie SU-kami małymi i SU-kami dużymi. Oprócz nich eksploatowane są jeszcze paliwożerne „gagariny” i charkoczące „rumuny” oraz długie „tamary”, czy wreszcie manewrowe „stonki” lub „łajki”. Dzięki temu cała rzesza ludzi zyskała dodatkowe źródło dochodów. W tutejszej lokomotywowni – położonej na uboczu – spory kawałek na wschód od dworca osobowego, tuż zaraz za sąsiednią stacją manewrową i idealnie w widłach dwóch krzyżujących się linii – faktyczną władzę sprawowali właśnie ci szejkowie. Wkupili się w łaski naczałstwa korszeńskiego Miechaniczskiego Depo pieniędzmi z handlu lewym paliwem. Za PRL-u mogli jedynie skubnąć kapkę ropy z nielicznych wagonów motorowych SN61 i pierwszych gagarinów, czy odebrać trochę węgla z królujących wówczas parowozów”

Jakub Michalczenia*, „Korszakowo”

*pisarz urodzony w 1986 r. w Kętrzynie, większość życia spędził w kolejarskim mieście Korsze. Książka „Korszakowo” ukazała się w 2020 r. nakładem wydawnictwa Korporacja Ha!art

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski (webmaster). Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.