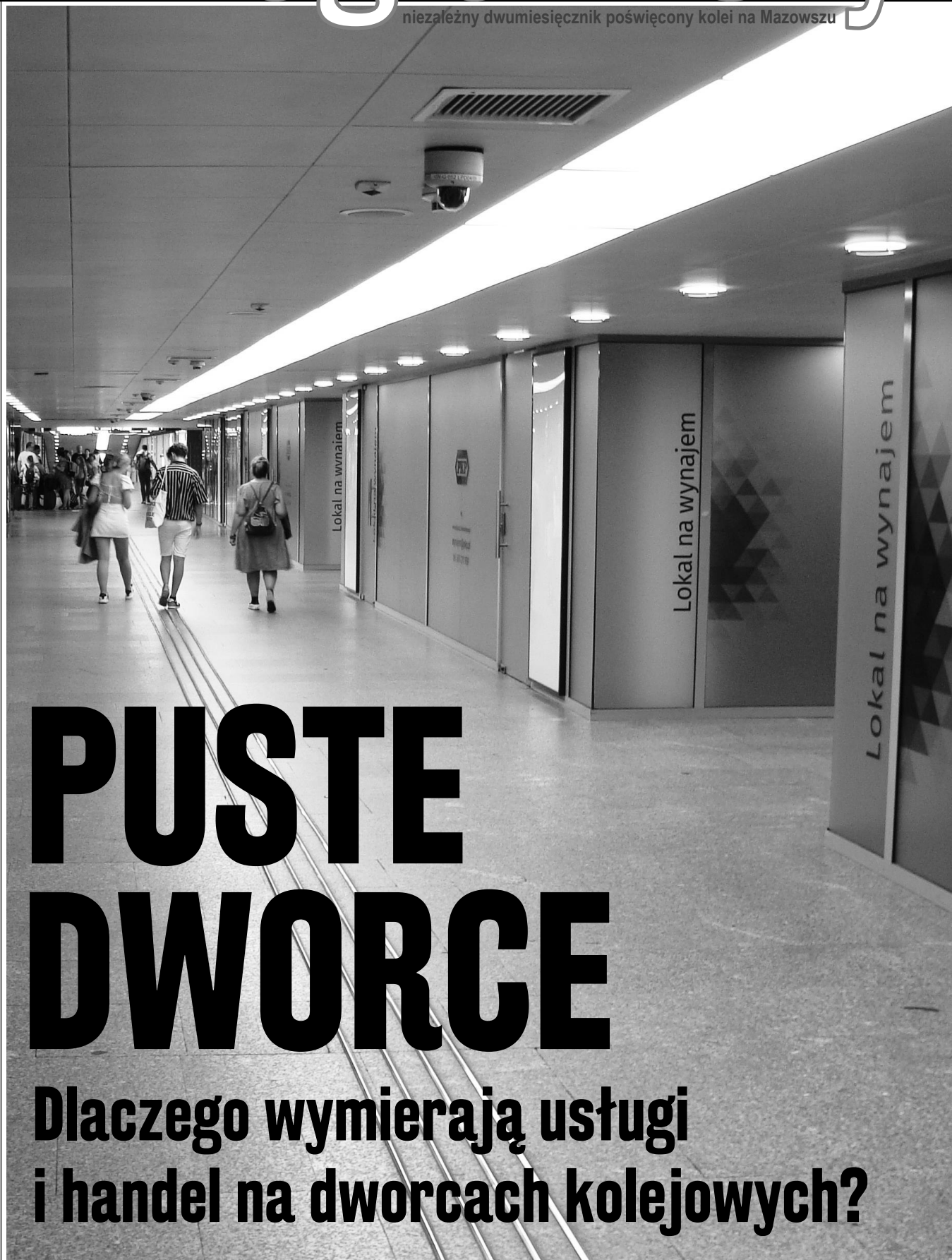


**20 LAT**

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



# PUSTE DWORCE

**Dlaczego wymierają usługi  
i handel na dworcach kolejowych?**

## LUDZIE

### Ministerstwo chce wyprzedzić brak maszynistów

– *Widzimy coraz bardziej, że brakuje maszynistów* – powiedział w sejmie Jakub Kapturzak, wicedyrektor departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Aby choćby częściowo zaradzić temu problemowi, resort zamierza zlikwidować obowiązek dwuosobowej obsady maszynistów w pociągach jeżdżących szybciej niż 130 km/h. Wymóg ten zapisany jest w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z 2005 r. Na początku sierpnia 2022 r. ministerstwo przedstawiło projekt jego nowelizacji, uzasadniając, że konieczność prowadzenia szybszych pociągów przez dwóch maszynistów „nie tylko powoduje trudności organizacyjne ze względu na braki kadrowe w zespole drużyn trakcyjnych, ale również wzrost kosztów związanych z obsługą trakcyjną”. Resort wskazuje, że z tymi problemami boryka się PKP Intercity i to ta spółka wniosowała o zmianę przepisów. Nagminnie dochodzi do sytuacji, że pociąg, który według rozkładu jazdy powinien jechać 160 km/h, z uwagi na brak drugiego maszynisty nie przekracza prędkości 130 km/h i doznaje opóźnień. Jednocześnie, w celu uniknięcia podwójnej obsługi, część składów, które mogą rozpędzać się do 160 km/h, nawet nie jest trasowana z maksymalną prędkością. Problem dotyczy też przewoźników regionalnych. Koleje Mazowieckie, choć posiadają 88 sztuk taboru mogącego osiągać 160 km/h, to dziennie uruchamiają tylko 21 połączeń z taką prędkością. Natomiast Koleje Wielkopolskie, posiadając 37 składów o prędkości maksymalnej 160 km/h, nie mają ani jednego połączenia jadącego szybciej niż 130 km/h. Do zmiany przepisów ministerstwo przyspiesza się od dłuższego czasu. Właśnie minęły cztery lata od zwrócenia się przez resort do przewoźników z prośbą o wyrażenie opinii na temat odejścia od dwuosobowych obsad. Czas jednak coraz bardziej nagli. W tle czai się bowiem problem dużych opóźnień spółki PKP Polskie Linie Kolejowe we wdrażaniu systemu sterowania ruchem ETCS, który już w obecnych warunkach prawnych pozwala na pojedynczą obsadę w pociągach jadących szybciej niż 130 km/h. Przyjęty w 2017 r. rządowy plan wdrażania ETCS zakłada, że system w 2023 r. powinien obejmować 2480 km linii. Tymczasem na razie funkcjonuje, i to nie bez problemów, na 871 km. Jest już jasne, że do 2023 r. nie uda się go wdrożyć na liniach z Warszawy do Poznania, Białegostoku, Terespoła i Radomia czy z Poznania do Wrocławia i Szczecina. W przypadku trasy Warszawa – Łódź instalację systemu ETCS zlecono w 2014 r. – miał on zacząć funkcjonować w 2016 r., ale nadal nie został uruchomiony. W tej relacji większość pociągów PKP Intercity jest obsługiwana przez jednego maszynistę i nie przekracza prędkości 130 km/h.

Bez zlikwidowania wymogu dwóch maszynistów coraz więcej pociągów na kolejnych przebudowanych liniach nie będzie mogło osiągać prędkości maksymalnej 160 km/h. Pogłębiłoby to problem niepełnego wykorzystywania parametrów taboru i efektów modernizacji sieci kolejowej. A jak przekonuje ministerstwo, decyzje o wprowadzeniu wymogu dwuosobowej obsługi szybszych pociągów „nie wynikały z żadnych badań lub analiz”. Branża kolejowa od dawna argumentuje, że obecność w kabinie dwóch maszynistów może mieć wręcz negatywny wpływ na bezpieczeństwo: „Prowadzenie pojazdu w obsadzie pojedynczej przyczynia się do zwiększenia koncentracji i skupienia na wykonywanej pracy. Podczas pracy w obsadzie dwuosobowej zwiększa się ryzyko chwilowego rozprężenia” – pisał w 2018 r. do resortu infrastruktury Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Jak dotąd największy opór przed zmianą stawiał Związek Zawodowy Maszynistów, ale wygląda na to, że zmiękcza swoje stanowisko. Szef organizacji Leszek Miętek, wkrótce po tym jak ministerstwo przedstawiło projekt nowelizacji, powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”, że związek nie podjął jeszcze ostatecznej opinii w tej sprawie. – *Faktem jest jednak, że linie, na których można osiągać prędkość 160 km/h, są zmodernizowane i wyposażone w sygnalizację informującą maszynistów o działaniu urządzeń na przejazdach. Również tabor jest coraz nowszy* – stwierdził Miętek. – *Projekt podwyższenia prędkości przy pojedynczej obsadzie rzeczywiście ma więc jakieś uzasadnienie. Ale odpowiedzialność za zmianę przepisów ponoszą ci, którzy podejmują tę decyzję.* ●

## POŁĄCZENIA

### Przesiadka na pograniczu

Od 19 września 2022 r. Koleje Mazowieckie wydłużyły relacje pociągów Warszawa – Szulborze Wielkie do Czyżewa, a więc pierwszej stacji na terenie województwa podlaskiego. Bezpośrednie połączenie między Warszawą a pograniczem Mazowsza i Podlasia ma funkcjonować jednak tylko przez trzy miesiące.

Jak wynika z projektu rozkładu jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2022 r., przewoźnik zamierza podzielić relacje pociągów: trasy Warszawa – Małkinia i Małkinia – Czyżew mają być obsługiwane innymi składami. W mazowieckich gminach położonych między Małkinią a Czyżewem przyjęto to z niezadowolaniem: – *Wspólnie z gminą Szulborze Wielkie napisaliśmy petycję do zarządu województwa mazowieckiego* – mówi Joanna Rukat z Urzędu Gminy Zaręby Kościelne. – *Dla mieszkańców na pewno wygodniejszy jest wariant bez przesiadek.*

Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich przekonuje: – *Czas na przesiadkę w Małkini wyniesie średnio 5 min., co nie spowoduje znacznego wydłużenia podróży.*

Odcinki Warszawa – Małkinia i Małkinia – Szulborze Wielkie były obsługiwane oddzielnymi składami w 2021 r. Rozkładowy czas na przesiadkę potrafił wówczas sięgać nawet 40 min., a ponadto zwykle konieczne było przejście tunelem na inny peron. „Zmuszanie podróżnych do przesiadki na stacji Małkinia w celu kontynuacji przejazdu o trzy przystanki dalej jest w mojej ocenie skrajnie nieefektywnym modelem planowania oferty” – pisał w interpelacji radny sejmiku województwa mazowieckiego Bartosz Wiśniakowski z Koalicji Obywatelskiej.

W grudniu 2021 r. Koleje Mazowieckie zmieniły sposób obsługi gmin Szulborze Wielkie i Zaręby Kościelne, dzięki czemu obecnie wszystkie pociągi kursują bezpośrednio do Warszawy. Skąd więc planowany powrót do połączeń z przesiadkami? – *Pozwoli to na bardziej efektywne wykorzystanie taboru i dostosowanie zestawienia pociągu do liczby osób faktycznie nim podróżujących* – mówi Donata Nowakowska, ale deklaruje: – *Jeżeli wprowadzone zmiany spotkają się z brakiem akceptacji ze strony naszych podróżnych, podejmiemy odpowiednie działania korygujące.*

Na pogranicze Mazowsza i Podlasia ponadto dotrzeć mają pociągi regionalne od strony Białegostoku, które od 2009 r. kursują tylko do Szepietowa, miasta leżącego 20 km przed granicą województw. Relacje pociągów Białystok – Szepietowo mają zostać wydłużone do Czyżewa i dalej nieco w głąb województwa mazowieckiego: – *Od 1 stycznia 2023 r. planowane jest uruchomienie pociągów, które będą kursowały na trasie Białystok – Czyżew – Małkinia* – mówi Magdalena Półtorak z samorządu województwa podlaskiego, zastrzegając jednak, iż z powodu trwającej modernizacji przewiduje się niewielką liczbę połączeń – pociągi Polregio do Białegostoku mają ruszać z Małkini około 5:00 i 5:45, a z powrotem przyjeżdżać mają mniej więcej na 18:00 i 20:30. ●

**5349**

maszynistów pracuje u przewoźników pasażerskich

**73**

nowych maszynistów przewoźnicy pasażerscy zatrudnili w 2021 r.

**31%**

maszynistów pracujących w ruchu pasażerskim ma więcej niż 50 lat

DANE: URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO



**52 miliony biletów** za 9 euro sprzedano w Niemczech od czerwca do sierpnia 2022 r. Miesięczny bilet pozwalał na nieograniczone podróże transportem miejskim i regionalnym po całym kraju. ●



● 14-minutowy postój pociągu Kolei Mazowieckich w Gąsconie, aby przepuścić składy PKP Intercity.

## RUCH

### Większa prędkość, mniejsza przepustowość

Urząd Transportu Kolejowego w „Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego” za 2021 r. przedstawił listę 13 odcinków dotkniętych problemem ograniczonej przepustowości w szczytce komunikacyjnym. W pechowej trzynastce znalazły się głównie krótkie odcinki na obszarze największych węzłów: Warszawa – Mińsk Mazowiecki, Katowice – Tychy czy Poznań Główny – Poznań Wschód.

Najdłuższym z problemowych odcinków jest 138-kilometrowy ciąg Warszawa Praga – Działdowo, na którym, jak wskazuje UTK, „po podniesieniu prędkości maksymalnej do 200 km/h odnotowano zwiększone problemy z przepustowością”, czego konsekwencją jest „brak możliwości ułożenia optymalnego rozkładu jazdy”.

Na magistrali Warszawa – Trójmiasto pociągi przyspieszyły od grudnia 2020 r. Między Warszawą a Działdowem prędkością 200 km/h objęto pięć odcinków o łącznej długości 70 km, a na kolejnych 33 km pociągi mogą rozpędzać się do 170-190 km/h. Takie tempo osiągają tylko składy *Pendolino*. Oprócz nich kursują pociągi pasażerskie osiągające prędkości 120-160 km/h, oraz składy towarowe, które rozpędzają się do 100-120 km/h. – *Po podniesieniu prędkości do 200 km/h pogłębiła się niejednorodność ruchu na tej linii. A wraz z zwiększającym się rozrzutem prędkości, nasilają się problemy z przepustowością, które skutkują pogorszeniem warunków dla ruchu regionalnego i towarowego* – wyjaśnia dr inż. Jeremi Rychlewski z Politechniki Poznańskiej. – *Gdy stacje rozmieszczone są rzadko, wolniejsze pociągi muszą dłużej czekać na to, żeby szybszy skład dojechał i je wyprzedził.*

W 2011 r. podczas modernizacji linii zdegradowano stację Świercze i powstał liczący aż 19,5 km odcinek bez możliwości wyprzedzania się pociągów. Ponadto na większości stacji jest tylko jeden tor umożliwiający postój pociągu regionalnego w celu przepuszczenia szybszego składu (nie pozwala to dokonać operacji wyprzedzania dla dwóch kierunków jednocześnie). Na stacji Modlin jedyny tor dodatkowy zajmowany jest przez kończące bieg pociągi Kolei Mazowieckich, zaś w Nowym Dworze Mazowieckim tory dodatkowe znajdują się poza stacją pasażerską i nie ma przy nich peronów. – *Planowanie modernizacji tej linii odbywało się już dość dawno, kiedy przewozy spadały. Gdy ruch zaczął rosnąć, co oczywiście bardzo cieszy, infrastruktura niestety szybko okazała się na to nieprzygotowana* – mówi Rychlewski.

Już w 2016 r. UTK w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” informował o kłopotach ruchowych na linii biegnącej ze stolicy na północ. Wówczas wskazywano jednak, że problemy występują na krótszym, bo liczącym 50 km odcinku Warszawa Praga – Nasielsk. ●

## INFRASTRUKTURA

### Go dwa przystanki, to nie jeden

Na linii Radom – Skarżysko-Kamienna trwa budowa nowego przystanku kolejowego w liczącej około 400 mieszkańców miejscowości Dąbrówka Zabłotnia. – *Prace mają zakończyć się w czwartym kwartale 2022 r.* – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Przystanek w Dąbrówce Zabłotniej powstaje około 800 metrów od istniejącego przystanku Ruda Wielka. Będą to więc jedno z najbliższych siebie leżących punktów postoju pociągów na polskiej sieci kolejowej. Sytuacja ta jednak ma nie potrwać długo. W planach PKP PLK na 2023 r. jest bowiem przesunięcie przystanku Ruda Wielka, dzięki czemu oddali się on do nowo powstającego przystanku, a przede wszystkim zbliży się do wsi Ruda Wielka i Tomaszów, w których mieszka łącznie 1,8 tys. osób. Istniejący przystanek Ruda Wielka znajduje się wśród pól z dala od zabudowań. Zmiana jego lokalizacji poprawi również możliwość dojazdu samochodem: nowe perony w Rudzie Wielkiej mają powstać w miejscu przecięcia linii kolejowej z szosą z Wierzby do Orońska. Dystans między przystankami Dąbrówka Zabłotnia i Ruda Wielka docelowo wyniesie ma 2 km. ●



● *Zmiany w rozmieszczeniu przystanków kolejowych na linii Radom – Skarżysko-Kamienna.*



● *Przejazd kolejowo-drogowy w Skierniewicach.*

## BEZPIECZEŃSTWO

### Przejazd przez mity

W Polsce ubywa przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory. Od 2017 do 2021 r. ich liczba zmniejszyła się z 12878 do 12172. Z tego na liniach zarządzanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe liczba przejazdów i przejść zmniejszyła się z 12354 do 11671. Dane te podaje Urząd Transportu Kolejowego, informując, że zmiana wynika przede wszystkim z budowania wiaduktów i tuneli zastępujących skrzyżowania linii kolejowych z drogami.

Coraz więcej przejazdów jest wyposażonych w urządzenia zabezpieczające. Od 2017 do 2021 r. liczba przejazdów z automatycznymi szlabanami zwiększyła się z 1206 do 1510, a liczba przejazdów wyposażonych w sygnalizatory świetlne ostrzegające przed nadjeżdżającym pociągiem wzrosła z 1400 do 1615. Jednocześnie wyraźnie zmniejszyła się – z 6711 do 5461 – liczba przejazdów niestrzeżonych, a więc bez rogatek i sygnalizacji świetlnej.

Poczynione inwestycje na przejazdach kolejowo-drogowych wcale jednak nie przełożyły się na zmniejszenie liczby wypadków. O ile w 2017 r. doszło do 214 wypadków na przejazdach i przejściach, o tyle w 2021 r. takich zdarzeń było 216. Dane te są tym bardziej zaskakujące, że wydawało się, że zapoczątkowany został trend spadkowy: w 2019 r. doszło do 199 zdarzeń, a w 2020 r. – co prawda cechującym się mniejszą mobilnością i ograniczonym ruchem pociągów w związku z epidemią – do 169 zdarzeń.

W 2017 r. w wypadkach na przejazdach zginęły 42 osoby (z czego 15 na przejazdach niestrzeżonych), a w 2021 r. zginęło 48 osób (26 na przejazdach niestrzeżonych). Liczba wypadków na przejazdach niestrzeżonych wcale nie odzwierciedla faktu, że tego typu skrzyżowań torów z drogami jest coraz mniej – w 2017 r. miało miejsce na nich 141 wypadków, a w 2021 r. 142 wypadki.

Z 216 wypadków, do jakich doszło w 2021 r., 157 spowodowali kierowcy aut osobowych, 15 prowadzący ciężarówki, 13 kierowcy samochodów dostawczych, trzy kierowcy traktorów, dwa rowerzyści, a 20 piesi.

Statystyka z lat 2017-2021 pokazuje, że do największej liczby wypadków dochodzi w lipcu, a więc w okresie, kiedy dzień jest długi, a warunki pogodowe zazwyczaj dobre. Najmniej wypadków zdarza się natomiast w marcu. ●

Spośród 190 dworców przewidzianych do przebudowy w latach 2016-2023 aż 160 zostało dotkniętych opóźnieniami w realizacji prac – alarmuje Najwyższa Izba Kontroli w opublikowanym na początku sierpnia 2022 r. raporcie na temat prowadzonego przez PKP programu inwestycji dworcowych. Problemem jest nie tylko sama realizacja robót remontowych, ale także przeciągające się uzgodnienia projektowe, komplikacje związane z przyłączami energetycznymi oraz trwające miesiącami odbiory techniczne. Na przykład prace na dworcach w Szczytnie na Mazurach i Jastrzębiu koło Szydłowca zakończyły się ponad rok temu, ale obiekty te wciąż nie zostały otwarte.

Udostępnienie dworca pasażerom wcale nie oznacza końca problemów. PKP ma bowiem coraz większe kłopoty z zagospodarowaniem przestrzeni handlowo-usługowych w budynkach dworcowych.

### Centralny problem

Przy dokonaniem na początku XXI wieku podziale Polskich Kolei Państwowych dworce kolejowe trafiły do spółki akcyjnej PKP. Podmiot ten nie zarządza liniami kolejowymi, nie ma lokomotyw i wagonów oraz nie realizuje przewozów pasażerskich czy towarowych. Zarządzanie dworcami jest więc jedynym bezpośrednio związanym z koleją elementem działalności spółki PKP. Mimo to radzi ona sobie z tym coraz gorzej.

Przed kilkoma laty problem pustych lokali występował głównie na dworcach w małych i średnich miastach, cechujących się z jednej strony ogólną stagnacją na rynku najmu nieruchomości komercyjnych, a z drugiej strony małą liczbą pasażerów na dworcu ze względu na niewielki ruch pociągów. – Z każdym nowym rozkładem jazdy likwidowano połączenia. Podróżnych było coraz mniej, więc także coraz mniej klientów – mówił „Nowej Trybunie Opolskiej” Mariusz Ziółkiewicz, który w 2018 r. zamknął sklepik prowadzony na dworcu kolejowym w Kluczborku. Od tego czasu na tej stacji węzłowej nie funkcjonuje żaden lokal handlowy czy gastronomiczny.

W ostatnich latach problem zaczął nasilać się również na dworcach zlokalizowanych w największych miastach. Wymarły jest nawet dworzec Warszawa Centralna – na wynajęcie czeka tu już 65 spośród 110 lokali handlowo-usługowych. Oprócz tego nie działa niemal żadna z kas biletowych poza halą główną. Zlokalizowane w przejściach podziemnych okienka, które od dłuższego czasu są zamknięte, były dla pasażerów bardziej po drodze oraz odciążały kasy w hali.

Z dworca Warszawa Centralna korzysta 8,9 mln pasażerów rocznie (dane Urzędu Transportu Kolejowego za 2021 r.). Na każdy zatrzymujący się tu pociąg przypada średnio 125 wsiadających i wysiadających – to najlepszy wynik w Polsce. Do tego trzeba doliczyć ludzi przechodzących przez dworzec między przystankami komunikacji miejskiej i udających się do pobliskich obiektów (centrum handlowe Złote Tarasy, Pałac Kultury i Nauki czy okoliczne biurowce).

# Puste dworce

## Dlaczego wymierają usługi i handel na dworcach kolejowych?



• Większość lokali na dworcu Bydgoszcz Główna jest niewynajęta.

To, że w jednym z najbardziej ruchliwych miejsc stolicy jest tyle pustych lokali, rzecznik prasowy PKP uznaje za skutek pandemii COVID-19: – *Mocno wpłynęła ona na rynek nieruchomości, na którym, jako zarządca dworców i innych nieruchomości, działają także Polskie Koleje Państwowe – mówi Michał Stilger. – Czasowe wstrzymanie i ograniczenie działalności w dużej części dotyczyło punktów handlowo-usługowych, których na dworcach jest najwięcej. W różnych okresach pandemii wahała się także liczba podróżnych i innych użytkowników dworców.*

Inni zarządcy przestrzeni publicznych w Warszawie nie borykają się jednak ze skalą problemu aż tak dużą, aby większość lokali nie miała najemców. Z kompleksem dworca Warszawa Centralna łączą się przejścia podziemne, które podlegają Zarządowi Dróg Miejskich. Zlokalizowanych jest w nich 125 lokali, z czego na wynajęcie czekają 23, a więc mniej niż jedna piąta.

Na stacji Warszawa Gdańska w biegnącym pod peronami przejściu podziemnym, którym administruje Zarząd Transportu Miejskiego, wynajętych jest 13 z 14 lokali, natomiast w przyległym budynku dworcowym należącym do PKP z 10 lokali wynajęte są dwa.

### Epidemia braku najemców

Sytuacja jest trudna również na dworcach PKP w innych dużych miastach. Na wybudowanym od nowa w 2015 r. dworcu Bydgoszcz Główna na 20 lokali handlowo-usługowych pustych jest 14, zaś na dworcu Gdynia Główna na wynajęcie czeka dziewięć z 17 lokali. Dzieje się tak, mimo że przedstawiciele PKP zapewniają, że spółka szła na rękę kontrahentom borykającym się ze skutkami epidemicznych obostrzeń: – *Rozumiejąc trudne położenie, w jakim*

*znaleźli się przedsiębiorcy, wprowadziliśmy obniżki czynszów i odroczenia płatności.*

PKP nie zdołało przyciągnąć najemców na dworce, których remonty zakończyły się już po okresie najbardziej dotkliwych obostrzeń. Na linii Trójmiasto – Warszawa w kwietniu 2021 r. oddano do użytku dworzec w Pszczółkach, a w czerwcu 2021 r. dworzec w Prabutach. Obydwa zabytkowe obiekty zostały z pieczołowitością wyremontowane i stały się perełkami architektonicznymi swoich miejscowości. Choć upłynął już ponad rok od ich otwarcia, nadal stoją puste. Brak jest w nich nawet kasy biletowej (w Prabutach pomieszczenie kasowe stało się dyżurką ochrony). Kolejną perełką przy magistrali z Trójmiasta do Warszawy jest gruntownie wyremontowany dworzec w Suszu – pasażerowie mogą korzystać z niego od marca 2021 r., ale nie uświadczą tu kasy biletowej. Przed remontem na suskim dworcu działał sklep spożywczy połączony z agencyjną kasą biletową.

Lokale komercyjne udało się zagospodarować na otwartym w grudniu 2021 r. – z półtorarocznym opóźnieniem – nowym dworcu w Pomiechówku. Działają tu salon prasowy Kolporter i piekarnia Nowakowski. Dworzec znajduje się w centrum Pomiechówka, pociągi zatrzymują się tu do pięciu razy na godzinę, a dobową liczbą pasażerów sięga 2 tys. Pomieszczenie przeznaczone na kasę biletową jest jednak puste.

### Ważna kasa

– *Kasa biletowa jest wciąż dla wielu pasażerów podstawowym punktem kontaktu z koleją. Zwłaszcza tych, którzy udając się w dalszą podróż, chcą uzyskać informację i kupić bilety na całą trasę – mówi dr Michał Beim, który w latach 2016-2017 zasiadał* ►



► w zarządzie PKP.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2021 r., mimo szybko rosnącej popularności internetowych kanałów sprzedaży, nadal tylko 28% biletów jest kupowanych tą drogą. W kasach sprzedaje się 35% biletów. W automatach i u drużyn konduktorskich zazwyczaj nie jest możliwy zakup biletu na całą podróż, jeśli po drodze przesiadamy się na pociągi innych spółek.

Kasy biletowe prowadzone są bezpośrednio przez przewoźników lub ich agentów, od których PKP chce – tak jak od wszystkich innych najemców – inkasować wysoki czynsz.

– *Oplaty za najem kas biletowych powinny być preferencyjne i jedynie pokrywać koszty* – uważa Beim, podkreślając, że wciąż jest to podstawowa usługa, która powinna być dostępna na dworcu.

W obliczu wysokich stawek najmu przewoźnicy jednak rezygnują z prowadzenia kas nawet w kilkudziesięciotysięcznych miastach (jak Bielsk Podlaski, Łuków, Jawor, Oświęcim, Krosno czy Suwałki). W efekcie tam, gdzie pasażerów wsiada dużo, drużyny konduktorskie nie zawsze dążą wszystkim sprzedać bilety. Koleje Dolnośląskie prowadzą kasy biletowe na dziewięciu dworcach, Łódzka Kolej Aglomeracyjna na czterech, a Arriva na dwóch.

Kasa biletowa działa na dworcu w Legionowie, który jest własnością samorządu miejskiego i na którym wszystkie lokale handlowo-usługowe są wynajęte. W warunkach dzierżawy dworca znalazł się wymóg funkcjonowania kasy biletowej i działa ona jako oddzielne stanowisko w salonie prasowym Kolporter.

Łączenie sprzedaży biletów kolejowych z inną działalnością to częste rozwiązanie w innych krajach. W Danii w małych sklepach wielobranżowych sieci 7-Eleven, które są zlokalizowane na dworcach, można kupić bilety i uzyskać informacje o połączeniach.

## Dworce bezalkoholowe

W Niemczech w grupie Deutsche Bahn za dworce kolejowe odpowiedzialna jest spółka DB Station&Service. W przeciwieństwie do PKP nie tylko czeka ona na najemców, ale też sama zagospodarowuje lokale na dworcach, otwierając w nich sklepy pod marką ServiceStore DB. To w sumie 190 punktów franczyzowych, w których można kupić napoje, prasę, pieczywo, przekąski, kawę czy papierosy. Jeśli na danym dworcu nie ma kasy, to w lokalu ServiceStore DB sprzedawane są też bilety kolejowe. Większość sklepów pod banderą DB czynna jest w niedziele, czym zdobywa przewagę nad konkurencją zlokalizowaną poza terenem dworców.

Również w Polsce ustawa ograniczająca handel w niedziele zwalnia z tego zakazu sklepy znajdujące się na dworcach kolejowych. – *PKP nie potrafiło wykorzystać szans wynikających z tej ustawy* – mówi Beim. – *Daje ona kolei przewagę chociażby nad centrami handlowymi, w których sklepy w niedziele nie mogą być otwarte.*

Do tego dochodzi fakt, że niedzielne popołudnia i wieczory są w przewozach



• Dworzec w Pszczółkach. Pieczolowicie odremontowany i kompletnie pusty.

dalekobieżnych okresem największej frekwencji. To zwiększa liczbę osób, które mogą w niedziele odwiedzać sklepy i punkty usługowe na dworcach. W pewnym stopniu wykorzystuje to Biedronka, której sklepy na dworcach w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu i Grudziądzu działają w niedziele. Wszystkie dworcowe dyskonty tej sieci powstały jednak jeszcze przed uchwaleniem ustawy o zakazie handlu w niedziele. Sieć – mimo różnych prób ominięcia zakazu – nie wybrała legalnego sposobu w postaci rozwinięcia współpracy z PKP i uruchomienia sklepów na kolejnych dworcach.

Z punktu widzenia nie tylko sieci handlowych, ale także restauratorów dużą przeszkodą jest ustawa o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi – zakazuje ona bowiem sprzedaży alkoholu na dworcach kolejowych. Znacząco osłabia to zainteresowanie prowadzeniem na dworcach barów czy restauracji, gdyż w gastronomii istotną część przychodów pochodzi ze sprzedaży alkoholu. Kuriozalne jest to, że na stacjach benzynowych można handlować alkoholem, a na dworcach kolejowych nie. Michał Stilger zapewnia, że PKP podejmowały starania na rzecz zmiany przepisów. – *Proponowane rozwiązania póki co nie zostały wdrożone na poziomie legislacyjnym.*

Czasem wystarczyłoby jedynie sięgnąć po działania, które były już stosowane przez PKP. W przypadku kompleksu dworcowego Wrocław Główny udało się doprowadzić do tego, że lokale, do których wchodzi się nie z hallu, a od strony podjazdu, zostały formalnie wydzielone z obszaru dworca. Dzięki temu dwie restauracje sprzedają wino i piwo.

Skromne efekty przyniosło nawiązanie przez PKP współpracy z Poczta Polska, której efektem miało być otwieranie filii pocztowych na dworcach. Finalnie nowe placówki poczty powstały tylko na czterech dworcach: Oświęcim, Miechów, Brzesko Okocim oraz Warszawa Centralna (tu odbyło się z wielką pompą – wstęgę przecinał sam minister infrastruktury Andrzej Adamczyk).

– *Lokalizowanie na dworcu poczty czy wydziału urzędu gminy, zwłaszcza w mniejszej miejscowości, daje efekt w postaci wyraźnego zwiększenia liczby osób pojawiających się na dworcu. To z kolei może przyciągnąć najemców komercyjnych* – mówi Michał Beim.

## Oплата demotywuująca

Pustoszące dworce pokazują, że spółce PKP coraz mniej zależy na przyciąganiu oraz zatrzymaniu najemców. Tak się składa, że problem mocno nasilił się od kiedy PKP pobiera od przewoźników pasażerskich opłaty za to, że zatrzymują oni swoje pociągi na stacjach i przystankach, przy których znajdują się czynne budynki dworcowe.

Najniższa stawka opłaty dworcowej wynosi 2,85 zł – tyle trzeba zapłacić za postój pociągu regionalnego przy dworcu aglomeracyjnym (w tej kategorii są np. Brwinów, Sulejówek Miłosna czy Rybnik Paruszowiec). Najwięcej, bo aż 80,42 zł, płaci się za postój składu dalekobieżnego na Warszawie Centralnej (tylko za postoje na tym dworcu PKP Intercity musi płacić spółce PKP prawie 12 tys. zł dziennie).

Część przewoźników mocno sprzeciwiała się wprowadzeniu opłaty dworcowej. „To kolejna próba przerzucania kosztów złego zarządzania nieruchomościami PKP na barki przewoźników, dzięki którym do dworców są dowożeni klienci. Bez przewoźników nie byłoby komu wynajmować powierzchni pod kioski, bary, sklepy i inne powierzchnie komercyjne” – pisały w swoim oświadczeniu Koleje Dolnośląskie. – „Płacimy za najem powierzchni na dworcach pod kasy, biura obsługi klienta i inne nasze pomieszczenia. Teraz chce się nas zmusić do płacenia za hole, korytarze”.

Oплата dworcowa, której wprowadzenie PKP próbowało przymusić przez dekadę, ostatecznie weszła w życie w 2019 r.

– *Można uznać, że potwierdzenie znajduje teza o opłacie dworcowej jako czynnika demotywuującym zarządcę dworców* – mówi Michał Beim.

KAROL TRAMMER

Koleje Mazowieckie, jako pierwszy w Polsce samorządowy przewoźnik kolejowy, wciąż bywają uważane za prymusa. Ale w rzeczywistości coraz bardziej zostają w tyle za młodszymi spółkami – przynajmniej pod względem podejścia do oferty przewozowej i integracji z innymi środkami transportu.

## Granice Kolei Mazowieckich

Łódzka Kolej Aglomeracyjna sukcesywnie rozszerza swoją sieć połączeń o sąsiednie regiony. Pociągi ŁKA codziennie kursują w relacji Łódź – Włocławek – Toruń, a w weekendy także na trasach Łódź – Warszawa i Łódź – Radom. Ponadto w piątki i niedziele ŁKA jeżdżą na trasie Łódź – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Poznań. Między Poznaniem i Łodzią kursują też pociągi Kolei Wielkopolskich. Składy Kolei Śląskich zaczęły docierać do Krakowa.

Przypomnijmy, że po rozpoczęciu działalności przez Koleje Mazowieckie zniknęły pociągi regionalne kursujące w takich relacjach jak Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce, Warszawa – Siedlce – Łuków – Biała Podlaska – Terespol czy Warszawa – Skierniewice – Łowicz. Dotknęło to przede wszystkim osoby mieszkające na pograniczu województw, które straciły bezpośrednie połączenia w głąb sąsiednich regionów.

Gdy jednak kolejne samorządy zaczynają sobie uświadamiać, że potrzeby transportowe mieszkańców nie kończą się na granicach regionów, relacje pociągów Kolei Mazowieckich wciąż urywają się na stacjach przy granicy województwa. Jednym z bardziej jaskrawych przejawów tego problemu są pociągi Kolei Mazowieckich z Radomia, które kończą bieg na stacji Drzewica, zamiast jechać dalej w głąb województwa łódzkiego: do Łodzi czy chociażby do Tomaszowa Mazowieckiego. Samorząd województwa mazowieckiego nie myśli także o wydłużeniu części połączeń swojego przewoźnika na innych trasach: na przykład Warszawa – Dęblin do Lublina, Warszawa – Działdowo do Olsztyna czy Radom – Skarżysko-Kamienna do Kielce.

## Dezintegracja taryfowa

Koleje Mazowieckie szczycą się wspólnym biletem aglomeracji warszawskiej, na terenie której w pociągach honorowane są bilety dobowe, trzydniowe, weekendowe oraz 30- i 90-dniowe stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego. Podobnych rozwiązań brak w innych miastach województwa: Płocku, Ciechanowie, Żyrardowie, Sochaczewie, Siedlcach czy Radomiu.

W Radomiu – zwłaszcza, od kiedy zostały zbudowane nowe przystanki kolejowe Radom Gołębiów, Radom Północny, Radom Stara Wola – pociągi mogłyby idealnie uzupełniać transport autobusowy. Podobnie w Siedlcach: czas jazdy pociągiem z przystanku Siedlce Zachodnie do stacji Siedlce to 2-3 min. Przejazd autobusem z leżących na zachodzie miasta Piasków Zamiejskich i Osiedla Daszyńskiego do centrum Siedlec trwa kilkanaście minut. Koleje Mazowieckie nigdy jednak nie wyszły

# Jazda na opinii

Koleje Mazowieckie coraz słabiej wypadają na tle innych przewoźników



• Pociągi Kolei Mazowieckich na stacji Grodzisk Mazowiecki.

z inicjatywą wprowadzenia integracji taryfowej z transportem publicznym poza aglomeracją warszawską.

Dla porównania Koleje Dolnośląskie mają różnego rodzaju wspólne oferty taryfowe z transportem miejskim w Wałbrzychu, Legnicy, Strzelinie, Kątach Wrocławskich, Siechnicach, Bielawie i Dzierżoniowie. Ponadto istnieją wspólne oferty biletowe Kolei Dolnośląskich i przewoźników PKS z Kamiennej Góry, Jeleniej Góry i Lubania.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna ma taryfę biletową zintegrowaną z transportem miejskim w Łodzi. Inaczej niż w Warszawie, honorowanie na terenie Łodzi jest wzajemne: w tramwajach i autobusach ważne są bilety kolejowe, zaś w pociągach honorowane są wszystkie bilety MPK Łódź.

Poza Łodzią ŁKA prowadzi współpracę taryfową z komunikacją miejską w Zgierzu, Pabianicach, Łasku, Sieradzu, Zduńskiej Woli, Łowiczu, Tomaszowie Mazowieckim i Piotrkowie Trybunalskim. Co więcej, łódzki przewoźnik kolejowy oferuje również bilety uprawniające do skorzystania z transportu miejskiego w Warszawie, Poznaniu i Włocławku po dojechaniu do tych miast pociągiem ŁKA.

## „Nie da się” po mazowiecku

Łódzka Kolej Aglomeracyjna ponadto współpracuje taryfowo z przewoźnikami PKS z Bełchatowa, Łęczycy, Sieradza, Skierniewic, Tomaszowa Mazowieckiego i Connect Bus. Obsługują oni organizowane przez samorząd województwa łódzkiego linie autobusowe, które zapewniają dojazd do pociągów z miejscowości leżących poza siecią połączeń kolejowych. System rozwijany jest od 2019 r.

Autobusowe linie dowozowe są tworzone również w Małopolsce, gdzie funkcjonuje już

17 linii autobusowych Kolei Małopolskich, które zapewniają dojazd do stacji i przystanków kolejowych dla mieszkańców miejscowości oddalonych od torów.

Z początkiem września 2022 r. linię autobusową uruchomiły Koleje Dolnośląskie. Skomunikowane z pociągami autobusy kursują z Kłodzka do Łądko-Zdroju i Stronia Śląskiego. Jako że autobusy kursują wzdłuż nieczynnej linii kolejowej, mają status komunikacji zastępczej i w związku z tym są w pełni objęte kolejową taryfą biletową.

Gdy w 2018 r. na Mazowszu upadali przewoźnicy PKS z Płocka, Ciechanowa, Mińska Mazowieckiego, Przasnysza i Ostrołęki, powstał pomysł, aby Koleje Mazowieckie rozszerzyły swoją działalność o przewozy autobusowe, które zapewniałyby dowóz do stacji kolejowych. Samorząd województwa mazowieckiego zareagował w myśl starego kolejowego hasła „nie da się”.

– Do wykonywania przewozów drogowych potrzebna jest licencja, której Koleje Mazowieckie nie posiadają, co jest oczywiste, gdyż są spółką kolejową, a nie autobusową – oznajmiła rzeczniczka prasowa Marta Milewska, a odpowiedzialny za transport wicemarszałek województwa Rafał Rajkowski wypalił, że pasażerowie dowożeni autobusami „mogliby powodować dyskomfort” u osób już jeżdżących koleją.

## Leniwy wzór

Gdy inni przewoźnicy szukają rozwiązań, Koleje Mazowieckie szukają powodów, aby czegoś nie zrobić. Ale nie tracą dobrego samopoczucia. – Organizacja transportu publicznego na Mazowszu jest wzorem dla innych regionów Polski – stwierdził Robert Stępień, prezes Kolei Mazowieckich, przy okazji 15. rocznicy powstania spółki.

KAROL TRAMMER

# Via Dworczyk kontra Via Adamczyk

## Wojna domowa w Prawie i Sprawiedliwości o plany rozbudowy sieci dróg ekspresowych oraz autostrad

„Takiej tępoty, połączonej z niekompetencją, bezinteresownym szkodnictwem lub zawiścią, zakłamaniami i zwykłym łajdactwem, dawno nie widziałem. Jeżeli polityka ma wyglądać tak, że ludzie wyłącznie ze względu na małostkowość, dla własnej ambicji narażają państwo na miliardowe straty i w taki sposób decydują o sprawach strategicznych z punktu widzenia kraju, to znaczy, że nie jesteśmy lepsi od PO” – napisał w e-mailu do premiera Mateusza Morawieckiego szef jego kancelarii Michał Dworczyk.

### Świetnie nam się pracuje

W mocnych słowach Dworczyk opisywał spotkanie, na którym przekonywał ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, aby w wykazie inwestycji drogowych uwzględnił koncepcję sudeckiego igreka, czyli dwóch dróg ekspresowych z Wrocławia na południe. „Adamczyk sprawia wrażenie, że wcale nie słucha, bredząc tylko, że narażam skarb państwa na stratę miliardów” – pisał Dworczyk w e-mailu z września 2019 r., ostatnio ujawnionym w ramach całej serii przecieków z poczty elektronicznej osób z otoczenia premiera.

– *Ruskie trolle rozpowszechniają te informacje* – odparł Mateusz Morawiecki, zapytany przez dziennikarkę TVN o e-maile i współpracę z Adamczykiem. – *Świetnie nam się pracuje z panem ministrem od wielu lat i jestem naprawdę bardzo, bardzo zadowolony, że mam takiego znakomitego, jeśli mogę tak powiedzieć, przyjaciela politycznego, który doskonale rozumie cały system zarówno w drogach, jak i w kolejach.*

Premier nie zaprzeczył prawdziwości e-maili. Nawiasem mówiąc, to nie pierwszy przeciek, którego bohaterem jest minister infrastruktury. W 2017 r. posłanka PiS Anna Schmidt – używając niewybrednych słów na temat Andrzeja Adamczyka – interweniowała w sprawie budowy drugiego mostu przez San w jej rodzinnym Jarosławiu: „Jest projekt, ale potrzebujemy zgody i kasy, bo z dupkiem Adamczykiem i wiecznie pijanym szefem komisji infrastruktury [tę funkcję pełnił wtedy Jerzy Polaczek] nie ma o czym gadać. Gówno zrobili przez dwa lata i mam nadzieję, że jebany krakus wyleci z rządu” – pisała w e-mailu do Dworczyka.

### Jestem spadochroniarzem

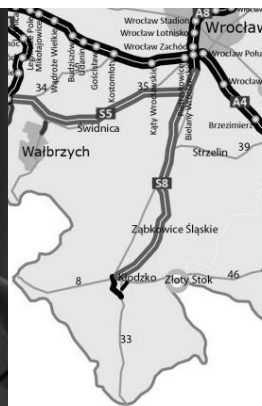
Michał Dworczyk to warszawiak, ale od 2015 r. jest posłem z okręgu obejmującego południowo-wschodnią część Dolnego Śląska: Wałbrzych, Świdnicę, Dzierżoniów, Bielawę, Kłodzko i Ząbkowice Śląskie.

O ile w 2015 r. Dworczyk zdobył 24,9 tys. głosów, o tyle w 2019 r. uzyskał poparcie 58,4 tys. wyborców i pokonał pochodzącego z Wałbrzysza Tomasza Siemieniaka z PO, dotychczasowego lidera w tym okręgu.

W spocie przed wyborami w 2019 r. Dworczyk mówił: „Ostatnio niektórzy



Fot. International Transport Forum



Fot. Robert Guz / KPRM

• *Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, szef kancelarii premiera Michał Dworczyk oraz mapa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z koncepcją sudeckiego igreka.*

politycy i dziennikarze mówią, że jestem spadochroniarzem. I wiecie co? Mają rację!”. Po czym skacze na spadochronie i krzyczy: „Ale to ja przez ostatnie cztery lata zabiegałem o środki na budowę obiektów sportowych, na remonty dolnośląskich zabytków i, co najważniejsze, na infrastrukturę drogową – na S8 i S5!”. Potem w spocie pojawia się Morawiecki i oznajmia: „Dzięki determinacji Michała powstanie S5 i S8 na południu Dolnego Śląska”.

W emitowanym w październiku 2019 r. spocie premier mógł wypowiedzieć te słowa, bo 24 września 2019 r. podpisał nowelizację rozporządzenia rady ministrów w sprawie autostrad i dróg ekspresowych, rozszerzającą wykaz planowanych inwestycji o odcinki ekspresówek mające połączyć Wrocław z okręgiem wyborczym Dworczyka: S5 przez Świdnicę i Wałbrzych do Bolkowa oraz S8 przez Ząbkowice Śląskie do Kłodzka.

Swoj podpis pod nowelizacją Morawiecki złożył pięć dni po otrzymaniu od Dworczyka e-maila, który kończył się takimi słowami: „Jeżeli premier nie wyda polecenia, że wpis do rozporządzenia rady ministrów ma być dokonany, nic z tego nie będzie”. W międzyczasie jeszcze Jerzy Kwieciński, który w 2019 r. był ministrem inwestycji i rozwoju, oznajmił: „Jak obiecałem, wysłałem dzisiaj Andrzejowi pismo, aby miał »dupokrytkę« do włączenia S8 do rozporządzenia”.

Gdy Morawiecki podpisał rozporządzenie, Michał Dworczyk popędził ogłosić to w swoim okręgu wyborczym: – *Region będzie lepiej skomunikowany, będziemy mieli drogi ekspresowe* – mówił 27 września 2019 r. na rynku w Świdnicy. – *Jeszcze tydzień temu program tego nie przewidywał wcale.*

Choć wykaz docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych jest określany w drodze rozporządzenia rady ministrów, pod którym podpisuje się premier, to o zawartości tego dokumentu decyduje minister infrastruktury. W wyniku nacisku Mateusza Morawieckiego i Jerzego Kwiecińskiego uwzględnił on koncepcję forsowaną przez Dworczyka, który jeszcze kilka dni wcześniej skarżył się w

ujawnionej korespondencji, że w resorcie infrastruktury „poziom niechęci do sudeckiego igreka w skali od 1 do 10 wynosi 15” i spodziewał się, że urzędnicy podlegli Adamczykowi „będą szukali argumentów, dlaczego nie da się tego zrobić”.

### Bardzo drogie rozwiązanie

„Ich złość budzi możliwość remontu A4 – już przyzwyczajeni są do budowy nowej autostrady” – pisał Dworczyk o forsowanej przez Ministerstwo Infrastruktury koncepcji rozbudowy autostrady A4, która ma polegać na jej poszerzeniu z czterech do sześciu pasów na liczącym aż 450 km odcinku od Tarnowa do Krzyżowej koło Bolesławca. Jeden z wariantów przebudowy A4 zakłada poprowadzenie jej w rejonie Wrocławia nowym śladem. Z tym planem koliduje sudecki igrek, albowiem zrealizowanie jednocześnie obu tych koncepcji doszczętnie poszatkowałoby gminę Kobierzyce trasami szybkiego ruchu. Dworczyk przekonywał w e-mailu, że dzięki sudeckiemu igrekowi „nie będzie trzeba prowadzić A4 nowym szlakiem (bardzo drogie rozwiązanie)”.

Koncepcja poszerzenia autostrady A4 znalazła się w opracowanym w sierpniu 2021 r. projekcie „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r.”, który szacuje, że pochłonie ona 35,5 mld zł. Dla porównania wartość Krajowego Programu Kolejowego to 76,7 mld zł. Koszt poszerzenia A4 wyniesie ma więc prawie połowę wartości wszystkich inwestycji realizowanych na polskiej sieci kolejowej w latach 2015-2023.

Ekstremalnie droga koncepcja poszerzenia autostrady A4 to jednak oczko w głowie Andrzeja Adamczyka: – *Musimy ją rozbudować* – mówił w Radiu Kraków. – *To jest poza wszelkimi wątpliwościami.*

Cała sprawa pokazała, jak duże emocje wywołuje wśród polityków budowa autostrad ekspresówek oraz determinację, z jaką są w stanie walczyć o inwestycje drogowe. Wśród wyciekających e-maili jak dotąd nie było żadnego, który dotyczyłby kolei.

KAROL TRAMMER

5:01, 7:01, 9:01, 11:01, 13:01, 15:01, 17:01, 19:01, 21:01 – o tych godzinach odjeżdżają ze Szczecina Głównego pociągi Deutsche Bahn w kierunku miasta Neubrandenburg

Pociągom kursującym ze Szczecina do największych zachodniopomorskich miast brakuje takiej regularności, ale przy tym jest ich mniej niż połączeń transgranicznych. Na przykład pociągi do Kołobrzegu wyruszają o 6:04, 8:06, 10:51, 12:39, 15:17, 17:53, 20:18.

Szczeciński dworzec to jedno z miejsc, gdzie widać granicę między europejskim i polskim podejściem do tworzenia oferty przewozowej. Cykliczność kursowania – równo co dwie godziny, co godzinę czy co pół godziny – jest podstawą tworzenia rozkładu jazdy pociągów regionalnych i dalekobieżnych nie tylko w Niemczech, ale także w Szwajcarii, Holandii, Belgii, Austrii, Danii, Węgrzech, Słowacji czy Czechach. Tymczasem w Polsce, mimo kolejnych prób, wciąż nie udaje się stworzyć cyklicznego rozkładu jazdy pociągów.

## Powinniśmy mieć

– Oczywiście powinniśmy mieć rozkład jazdy taki jak część naszych sąsiadów, czyli oparty o takt – oznajmił podczas posiedzenia parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym Jakub Kapturzak, zastępca dyrektora departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. – W Polsce teraz, w 2022 r., takiego rozkładu nie da się wprowadzić – nie dlatego, że ludzie w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe czy w ministerstwie są mniej inteligentni niż ich odpowiednicy w Republice Czeskiej.

Brak możliwości kursowania pociągów z równą częstotliwością jest tłumaczony modernizacją sieci kolejowej. – Zakres inwestycji prowadzonych w Polsce, w całym kraju jest nieporównywalny do sytuacji na sieci jakiegokolwiek zarządcy infrastruktury w krajach sąsiednich – stwierdził Kapturzak i dodał, że na wdrożenie cyklicznego rozkładu jazdy trzeba będzie poczekać aż do kolejnej dekady: – Zakładamy, że w którymś roku, to będą raczej lata 30., wprowadzimy ten takt. A dlaczego lata 30.? A dlatego, że wtedy uda nam się rzeczywiście wprowadzić go w całym kraju.

## Cyklicznie do cyklu

– Prace inwestycyjne mają negatywny wpływ na możliwości prowadzenia ruchu z uwagi na długotrwałe zamknięcia torów, a nawet całych odcinków – przyznaje dyrektor Instytutu Kolejnictwa dr hab. inż. Andrzej Massel. – Nie oznacza to jednak, że wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy jest w naszych warunkach niemożliwe.

Specjaliści wskazują, że wcale nie jest konieczne wdrażanie cyklicznego rozkładu jazdy w jednym momencie na terenie całego kraju.

– Jeżeli pytanie brzmi, jak prawidłowo dojść do cyklu, to stopniowo – mówi Cyryl Gzyło, projektant rozkładów jazdy, który pracował w PKP Intercity i Przewozach Regionalnych. – Stopniowo do cyklicznego rozkładu jazdy doszli Czesi.

W Czechach okresem wprowadzania cyklicznego rozkładu jazdy była pierwsza

# Kolej bez taktu

Na cykliczny rozkład jazdy na polskiej kolei trzeba czekać do kolejnej dekady – uważają urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury



• W 2015 r. wprowadzono rozkład jazdy, zgodnie z którym pociągi Pendolino do Trójmiasta odjeżdżały z Warszawy zawsze 20 minut po pełnej godzinie. Z tej regularności nic nie zostało.

dekada XXI wieku. Wówczas na kolejnych trasach dalekobieżnych wprowadzano równą, godzinną lub dwugodziną, częstotliwość aż objęto nią całą sieć połączeń pospiesznych i ekspresowych. W kolejnej dekadzie na części linii takt dogęszczono. W 2017 r. doszło do podwołania oferty na linii Praga – Pilzno, dzięki czemu przez większą część dnia pociągi kursują co pół godziny: od 5:08 do 21:08 z Pragi ruszają składy pospieszne, zaś od 5:38 do 20:38 ekspresy bez postojów po drodze.

Równoległe od początku XXI wieku ruch cykliczny stopniowo wprowadzano w ruchu regionalnym. Prekursorami były regiony morawsko-śląski, środkowoczeski, liberecki i południowomorawski.

W Czechach regulamie można spotkać się z tym, że mieszkańcy bez zaglądania do rozkładu jazdy wiedzą, kiedy odjeżdżają pociągi z ich miejscowości. Muszą pamiętać bowiem tylko to, ile minut po pełnej godzinie odjeżdżają pociągi. Przykładowo ze stacji Hlučín od 4:32 od 22:32 pociągi w kierunku Opawy odjeżdżają równo co godzinę.

## Dobry moment

W kwestii wprowadzania taktu etapami Andrzej Massel wskazuje przykład z zachodu: – Koleje niemieckie wprowadziły cykliczny rozkład jazdy pociągów InterCity kursujących z częstotliwością godzinną już w 1979 r., natomiast pociągi regionalne w poszczególnych landach zaczęły kursować cyklicznie 10-15 lat później.

Szef Instytutu Kolejnictwa zwraca uwagę, że na polskiej kolei nadchodzi dobry moment na przystąpienie do prac nad cyklicznym rozkładem jazdy: – Realizacja dość znacznej

grupy inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 zbliża się do końca. Projekty inwestycyjne z tego okresu powinny być bowiem rozliczone do końca 2023 r. – mówi Massel. – Wdrażanie cyklicznego rozkładu jazdy należałoby rozpocząć od połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych. Najbliższy możliwy termin to wejście w życie rozkładu jazdy 2023/2024, czyli połowa grudnia 2023 r.

Poprzednim takim momentem był koniec 2015 r., do kiedy należało sfinalizować inwestycje realizowane w ramach unijnej perspektywy 2007-2013. Wówczas – w obliczu zmniejszającego się frontu robót modernizacyjnych na sieci kolejowej – w spółce PKP Intercity przy pracach nad rozkładem jazdy położono nacisk na cykliczność. Efektem było na przykład to, że od grudnia 2015 r. pociągi ekspresowe z Warszawy Centralnej do Trójmiasta zaczęły odjeżdżać o 6:20, 7:20, 8:20, 9:20, 10:20, 11:20, 12:20, 13:20, 14:20, 15:20, 16:20, 17:20, 18:20, 19:20 i 20:20. Dziś z tej regularności nic nie zostało – obecnie ekspresy PKP Intercity do Trójmiasta ruszają ze stolicy o 5:29, 7:20, 8:24, 9:35, 10:40, 11:40, 12:44, 14:40, 15:50, 16:20, 17:25, 18:25 i 20:30.

– Warto wykorzystać doświadczenia przewoźnika z lat poprzednich, oczywiście z uwzględnieniem faktu, że zapotrzebowanie na przewozy w tym segmencie rynku od tego czasu wzrosło i zwiększyła się też sieć połączeń – mówi Massel.

Cyryl Gzyło, który pracował nad ofertą spółki PKP Intercity wprowadzoną w grudniu 2015 r., przekonuje, że realistycznym ►



► podejściem do cyklicznego rozkładu jazdy jest wdrożenie go najpierw na wybranych odcinkach sieci. – *Idealny do jest ciąg Gdynia – Warszawa – Kraków/Katowice, cechujący się tym, że w węzłach warszawskim i trójmiejskim linie są trzy- lub czterotorowe, a na Centralnej Magistrali Kolejowej nie ma ruchu regionalnego. Należy ustalić końcówki minutowe odjazdów z Warszawy i ich nie zmieniać. W przypadku odcinków ze zróżnicowanym ruchem należy przy konstrukcji rozkładu jazdy zapewnić cykl również dla pociągów regionalnych. Następnie obszar objęty taktem można rokrocznie rozszerzać.*

Jedną z funkcji cyklicznego rozkładu jazdy jest porządkowanie ruchu przy dużej liczbie połączeń. Przykładowo z Brna dwutorową linią w kierunku węzła Břeclav w szczycie wyjeżdża siedem pociągów na godzinę: dwa ekspresowe bez postojów po drodze, jeden pospieszny z trzema postojami pośrednimi oraz cztery regionalne (dwa przyspieszone i dwa zwykłe). Bez cyklicznego rozkładu jazdy pogodzenie tak intensywnego i zróżnicowanego ruchu nie byłoby możliwe. Cykl może być więc sposobem na problemy z przepustowością, którymi na polskiej sieci dotknięte są głównie wyloty z aglomeracji.

## Rozkład jazdy nie do zapamiętania

– *Wydaje się, że poza szkieletem połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych możliwe byłoby również uporządkowanie rozkładów jazdy w tych regionach, które mają już doświadczenia z cyklicznością w ruchu pociągów regionalnych – przede wszystkim w województwach mazowieckim, pomorskim, dolnośląskim, śląskim i opolskim – mówi Andrzej Massel.*

Gdy na początku XXI wieku samorządy stały się odpowiedzialne za organizację regionalnych połączeń kolejowych, województwo opolskie – wsparte przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei oraz Centrum Zrównoważonego Transportu – przodowało we wprowadzaniu cyklicznego rozkładu jazdy. W 2004 r. funkcjonował on na liniach biegnących z Opola do Brzegu, Strzelec Opolskich oraz do Kędzierzyna-Koźła, dokąd pociągi wyruszały z Opola od 5:13 do 22:13 – co godzinę w szczycie i co dwie godziny poza szczytem. Efekt był taki, że – w czasach ogólnie pogarszających się wyników polskiej kolei – na terenie województwa opolskiego notowano wzrost przychodów ze sprzedaży biletów. Na Opolszczyźnie ofertę porządkowano nawet w przypadku linii, na których liczba połączeń była zbyt mała do wprowadzenia równej częstotliwości przez cały dzień. W 2004 r. pociągi do Kędzierzyna-Koźła odjeżdżały z Nysy o 4:32, 6:32, 7:32, 11:32, 14:32, 16:32, 19:32. Dziś pociągów jest mniej i odjeżdżają o 3:43, 5:47, 10:19, 14:55, 18:02, tworząc długie luki nawet w porach szczytu.

Problemem polskiej kolei jest to, że uporządkowana oferta nie utrzymuje się zbyt



• *„W Polsce teraz cyklicznego rozkładu jazdy nie da się wprowadzić” – uważa Jakub Kapturzak z resortu infrastruktury.*

długo, lecz z czasem coraz bardziej się rozmywa.

Bolesny przykład stanowi aglomeracja krakowska, gdzie w grudniu 2014 r., wraz z rozpoczęciem działalności przez Koleje Małopolskie, wprowadzono idealnie cykliczny rozkład jazdy na linii Wieliczka – Kraków. Pociągi ruszały z Wieliczki równo co pół godziny od 5:08 do 21:38, tylko późnym wieczorem częstotliwość spadała do godziny (odjazdy o 22:38 i 23:38). Obecnie – z powodu przebudowy węzła krakowskiego – pociągi z Krakowa kursują nie co pół godziny, ale raz na godzinę, przy czym po cyklicznym rozkładzie jazdy prawie nic już nie zostało. Pociągi odjeżdżają z Wieliczki o 5:05, 6:13, 7:15, 8:08, 9:12, 11:11, 12:11, 13:10, 14:11, 15:08, 16:20, 17:12, 18:23, 19:11, 20:09, 21:13, 22:18, 23:12. Takiego rozkładu jazdy nie sposób zapamiętać i trudno dowiązać do niego kursy komunikacji autobusowej.

## Priorytet teoretyczny

Zgodnie z rozporządzeniem ministra infrastruktury z 2017 r., pociągom, dla których przewoźnicy zamówili kursowanie w cyklu, przysługuje priorytet na etapie tworzenia rozkładu jazdy. Zapewnia to również „Regulamin sieci” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, zajmującej się konstruowaniem rozkładu jazdy na podstawie wniosków składanych przez przewoźników.

O tym, jak bardzo teoretyczny jest ten priorytet, można się przekonać, gdy prześledzi się zmiany zachodzące w rozkładach jazdy od etapu projektu do jego wdrożenia.

Samorząd województwa lubuskiego w projekcie rozkładu jazdy wchodzącego w życie w grudniu 2022 r. założył, że pociągi do Krzyża będą odjeżdżały z Kostrzyna co dwie godziny z dogęszczeniami w szczycie i pewnymi odchyleniami wieczorem: 5:45, 6:45, 8:45, 10:45, 12:45, 13:45, 14:45, 15:45, 16:45, 18:15, 20:15, 21:45. Skonstruowany przez PKP PLK rozkład odjazdów finalnie wyglądał tak: 6:00, 6:48, 8:50, 10:11, 12:43, 13:49, 14:51, 15:55, 16:32, 18:13, 20:43, 22:05. Zgodziła się jedynie liczba połączeń.

Pracownicy przewoźników nieoficjalnie mówią, że jeśli nie będzie stało się nad konstruktorami ze spółki PKP PLK i patrzyło im na ręce, to nie ułożą cyklicznego rozkładu jazdy. Z kolei w PKP PLK przypominają, że warunkiem cykliczności jest to, aby przewoźnicy przydzielali do obsługi danej trasy tabor o jednolitych parametrach (prędkość maksymalna, przyspieszenie, długość).

Cyryl Gzyło zwraca uwagę na odcinek Olsztyn – Warszawa, na którym wszystkie pociągi obsługiwane są elektrycznymi zespołami trakcyjnymi Flirt z prędkością maksymalną 160 km/h. Oprócz pociągu TLK „Kormoran” – jest to skład wagonowy prowadzony lokomotywą EP07 z prędkością

maksymalną 125 km/h. Gdy więc zespoły Flirt pokonują relację Olsztyn Główny – Warszawa Centralna w 2 godz. 25 min., to „Kormoranowi” zajmuje to 2 godz. 54 min. Takie różnice w czasie jazdy uniemożliwiają kursowanie pociągów w cyklu.

– *Koniecznym działaniem jest dążenie do unifikacji taboru w obrębie jednej linii – mówi Gzyło. I dodaje: – Aby cykliczny rozkład jazdy mógł zostać wprowadzony, konieczny jest konsensus zarządcy infrastruktury, organizatorów na poziomie krajowym i regionalnym oraz przewoźników. Gdy tylko część interesariuszy dostrzeże zalety cyklicznego rozkładu jazdy, to tworzą się wyjątki od założonego cyklu. A każdy wyjątek od cyklu rodzi kolejne wyjątki, przez co rozkład jazdy staje się coraz bardziej chaotyczny.*

## Bez powrotu?

Kwestią utrudniającą wprowadzenie cyklu są dokonywane co dwa-trzy miesiące zmiany rozkładu jazdy, nazywane jego korektami. Podobne rozwiązywanie nie jest stosowane w innych europejskich krajach – to tylko polska specyfika. „Przez wiele lat rozkład jazdy pociągów obowiązywał z niewielkimi zmianami przez cały rok, obecnie zaś doszliśmy do takiego stanu, że funkcjonowanie rozkładu jazdy pociągów przypomina kalejdoskop, a pojedynczy pociąg potrafi w rocznym rozkładzie jazdy występować w kilkunastu, a czasem nawet kilkudziesięciu różnych wariantach kursowania” – pisał na łamach „Przeglądu Komunikacyjnego” pracownik Instytutu Kolejnictwa Piotr Chyliński. Już w 2017 r. proponował on następujące rozwiązania promujące takt: z jednej strony ulgowe opłaty za korzystanie z torów dla przewoźników zamawiających kursowanie pociągów według cyklicznego rozkładu jazdy, a z drugiej rekompensaty wypłacane przewoźnikom przez PKP PLK, w sytuacji gdy spółka ta nie zdoła skonstruować cyklicznego rozkładu jazdy.

Cykliczność udawało się w Polsce wdrażać na coraz szerszą skalę już w latach 80. i 90.: – *Najpierw w ruchu podmiejskim w węzle warszawskim. Pierwszą relację z ruchem pociągów pospiesznych, początkowo kursujących w cyklu trzygodzinnym, stanowiło od 1984 r. połączenie Warszawy z Łodzią – przypomina Andrzej Massel. – W połowie lat 90. funkcjonował przyzwoity ruch równoodstępowy pociągów dalekobieżnych na liniach łączących Warszawę z Łodzią, Krakowem, Katowicami, Gdańskiem, Białymstokiem, Lublinem, Poznaniem. Zwykle obowiązywał cykl dwugodzinny, niekiedy z zagęszczeniem do cyklu godzinowego w szczytach porannym i popołudniowym. W następnych latach tak ukształtowany system połączeń uległ stopniowej destrukcji.*

Jakub Kapturzak z resortu infrastruktury upiera się, że powrót do regularności ruchu pociągów nie jest możliwy: – *Mówię to z pełną odpowiedzialnością: jeżeli ktoś uważa, że w Polsce da się dzisiaj wprowadzić takt, to proszę mnie zadziwić.*

KAROL TRAMMER

Spółka Centralny Port Komunikacyjny oraz czeski zarządca sieci kolejowej Správa Železnic zapowiadają, że w 2029 r. pociągi pomkną nowym ciągiem z Katowic przez Jastrzębie-Zdrój, Bohumin, Ostrawę do węzła Přerov, gdzie rozdzielają się linie w kierunku Pragi, Brna i Wiednia.

CPK obiecuje też, że już w 2027 r. gotowa będzie szprycha z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i dalej przez Wałbrzych do czeskiej granicy. Czesi owszem zamierzają podłączyć się do tej linii, lecz zapowiadają, że budowę linii dużych prędkości z Pragi przez Hradec Králové i Trutnov do granicy zaczną po 2040 r.

Plany budowy szybkiej kolei mającej łączyć Polskę i Czechy budzą coraz większe emocje po obu stronach granicy. Jednocześnie zapomina się o roli, jaką w codziennej komunikacji między dwoma krajami powinny odgrywać lokalne linie.

## Powoli do granicy

W Sudetach Środkowych, nieopodal punktu, w którym miałyby zetknąć się tory dużych prędkości z Warszawy przez Wrocław oraz z Pragi przez Hradec Králové, przechodzą przez granicę linie Sędziszów – Kamienna Góra – Trutnov oraz Boguszów-Gorce – Mieroszów – Meziměstí.

To właśnie przez Mieroszów do 2002 r. kursował pociąg Wrocław – Praga. Obecnie miasta te nie mają bezpośredniego połączenia kolejowego. Linia przez Mieroszów jest wykorzystywana tylko w sezonie wiosenno-letnim przez pociągi Kolei Dolnośląskich, które w soboty i niedziele łączą Wrocław ze stacją Aadršpach przy Skalnym Mieście.

Komisja Europejska w 2018 r. wydała raport o liniach kolejowych przekraczających wewnętrzne granice unii. W tym dokumencie linia przez Mieroszów została wymieniona wśród 19 transgranicznych ciągów z całej Europy, które cechują się największym potencjałem i potrzebą poprawy połączeń pasażerskich. Nie przełożyło się to jednak na konkretne decyzje. Na 12-kilometrowym odcinku między Boguszowem-Gorcami a granicą pociągi wleka się 30 km/h (dopiero po wjechaniu do Czech mogą przyspieszyć do 70 km/h).

Wykorzystanie linii Sędziszów – Kamienna Góra – Lubawka – Královce – Trutnov jest większe. Od 2018 r. odbywa się tu codzienny ruch, ale oferta transgraniczna pozostawia wiele do życzenia. I to mimo kooperacji Kolei Dolnośląskich z czeskim przewoźnikiem GW Train Regio, który zapewnia tabor i personel do obsługi całej trasy. Czeski szynobus rano rusza z Trutnova do Sędziszawia, następnie przez cały dzień kursuje wahadłowo na trasie Sędziszów – Královce, po czym wieczorem wraca do Trutnova. Więcej połączeń w pełnej relacji Sędziszów – Trutnov kursuje tylko w sezonie od majówki do końca września. Sędziszów jest stacją węzłową na linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra, a Trutnov to 29-tysięczne miasto i ważny węzeł (co godzinę odjeżdżają stąd pociągi do Hradec Králové i co dwie godziny do Pragi). Tylko pociągi w pełnej relacji Sędziszów – Trutnov spajają ze sobą polską i czeską sieć połączeń. Pociągi w

# Kolejowi sąsiedzi

Między Polską a Czechami brakuje lokalnych połączeń kolejowych. Planowana budowa kolei dużych prędkości nie rozwiąże tego problemu



• Koniec linii kolejowej w Kudowie-Zdroju. Kiedyś tor biegł do położonego 4 kilometry dalej czeskiego miasta Náchod.

relacji Sędziszów – Královce nie spełniają tej funkcji, albowiem Královce to tylko pierwsza czeska stacja za granicą, zlokalizowana we wsi liczącej niespełna 200 mieszkańców, z której nie ma innych pociągów w głąb Czech. Poza sezonem szynobus, zamiast jechać do Trutnova i z powrotem, stoi w tym czasie na stacji Královce. – *Przyczyna leży głównie po stronie czeskiej. Tamtejszy organizator nie widzi potrzeby kursowania tych pociągów poza sezonem* – mówi Krzysztof Kociołek, który prowadzi serwis Kolej na Śląsku Kamiennogórskim i od lat walczy o rozwój kolei w tym rejonie. – *Mieszkańcy powiatu kamiennogórskiego pracują w czeskich zakładach, nie tylko w Trutnowie, ale też w innych miejscowościach. Ze względu na to, że jest to głównie praca zmianowa, oferta musiałaby zapewniać dojazd na 6:00, 14:00, 18:00, 22:00 i powrót po tych godzinach.*

## Pociąg do turystyki

Według statystyk czeskiego Ministerstwa Pracy i Spraw Społecznych, w Czechach pracuje 48,2 tys. obywateli Polski. I liczba ta rośnie – jeszcze w 2015 r. wynosiła 21,8 tys. Wciąż jednak to turystykę uznaje się za cel uruchamiania połączeń transgranicznych.

Nawet na liniach z całorocznym ruchem i najbogatszą ofertą przewozową kursowanie pociągów zaczyna się dopiero po 8:00. Przed tą godziną nie da się przejechać ani z Międzyzlesia do Lichkova, ani ze Szklarskiej Poręby do Harrachova.

Odcinek ze Szklarskiej Poręby do granicy został w 2008 r. przejęty od PKP przez samorząd województwa dolnośląskiego. Wiosną 2009 r. rozpoczęto rewitalizację 16-kilometrowego ciągu do stacji Harrachov. Warta 5,1 mln euro wspólna polsko-czeska inwestycja uzyskała 85% dofinansowania w

ramach unijnego programu współpracy transgranicznej Interreg. Połączenia ruszyły latem 2010 r. Pociągi do Czech odjeżdżają ze Szklarskiej Poręby od 8:30 do 20:30 co dwie godziny, a w zimowym i letnim sezonie turystycznym nawet co godzinę. Ich stacją docelową jest liczący 103 tys. mieszkańców Liberec, będący największym miastem na terenie rozciągającego się na pograniczu Polski, Czech i Niemiec Euroregionu Nysa.

## Trójstyk problemów

Na styku trzech państw linie kolejowe i granice tworzą mozaikę. Na przykład pociągi przewoźnika Trilex łączące czeski Liberec z Zittau i Dreznem w Niemczech na krótkim odcinku przejeżdżają przez terytorium Polski. Choć ten tranzytowy tor nie łączy się z resztą polskiej sieci, to jego zarządcą jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Na terenie Czech i Niemiec pociągi relacji Liberec – Zittau – Drezn osiągną prędkość 100 km/h, ale w granicach Polski muszą mocno zwolnić. „Fragment linii na terenie Polski, mający 2,7 km długości, jest w tak złym stanie, że pociągi mogą nim jechać maksymalnie 40 km/h. Ta sytuacja, 15 lat po rozszerzeniu Unii Europejskiej, rozczarowuje mieszkańców” – czytamy w liście otwartym, który samorządowcy z Czech, Niemiec i Polski podpisali w 2019 r. w Porajowie. Tranzytowa linia biegnie przez środek tej 1,5-tysięcznej miejscowości. Politycy z trójstyku chcieli zwrócić uwagę nie tylko na zły stan tranzytowego odcinka, ale także przypomnieć o potrzebie zbudowania w Porajowie przystanku. Starania o to trwają od kilkunastu lat. – *Codziennie do pracy w Libercu dojeżdża około 100 mieszkańców Porajowa. Zabiegam o to, żeby powstał u nas przystanek kolejowy, ale wszędzie słyszę, ►*

► *że się nie da* – mówił w 2007 r. „Gazecie Wrocławskiej” ówczesny sołtys Porajowa Tomasz Froński. Do dziś nic się tu nie zmieniło: przystanek Porajów nie powstał, a na polskim odcinku pociągi muszą zwalniać do 40 km/h.

## Ogromny potencjał

Kolejną koncepcją na trójstyku, której najsłabsze ogniwo stanowi Polska, jest stworzenie bezpośrednich połączeń Liberca ze Zgorzelcem i Görlitz.

Kursujące raz na godzinę pociągi z Liberca kończą bieg w położonej tuż przed granicą i zamieszkałej przez około 300 osób wsi Černousy. Tor wcale się tu jednak nie kończy – wjeżdżają nim do Polski pociągi towarowe. Prowadzi przez Zawidów do linii Bogatynia – Zgorzelec, na której ruch pasażerski został zlikwidowany w 2000 r. Plan jej rewitalizacji trafił na listę podstawową programu Kolej Plus. Remont 5-kilometrowej odnogi przez Zawidów do stacji Černousy mógłby stanowić uzupełnienie tego przedsięwzięcia. W kwietniu 2019 r. odbył się nawet specjalny przejazd szynobusu Trilex na trasie Liberec – Frýdlant – Černousy – Zawidów – Sulików – Zgorzelec – Görlitz. Do stacji Černousy pociąg jechał 80 km/h, lecz po wjechaniu do Polski zwolnił do 30 km/h. – *Musimy przekonać rządy, że nasze granice nie są stacjami końcowymi. Pieniądze na infrastrukturę kolejową są konieczne i przyniosą korzyści* – mówił Jiří Hruboš ze spółki KORID, która organizuje przewozy w regionie libereckim. – *Istnieje ogromny potencjał dla transportu pasażerskiego.*

## Zszywanie sieci

Wciąż jest problem z wykorzystaniem tego potencjału. Obecnie pod Górąmi Izerskimi trwają prace mające na celu przywrócenie do życia linii Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój, przejętej od PKP przez samorząd Dolnego Śląska. Od tej linii w Mirsku odchodziła odnoga do Pobiednej, którą po wojnie wykorzystywano tylko w ruchu towarowym (do 1987 r.). W 1992 r. odnogę rozebrano. Po czeskiej stronie jej przedłużeniem jest czynna linia Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant. Przed wojną stanowiły one jeden ciąg. Od Mirska do stacji Jindřichovice pod Smrkem jest 10 km. Jednak dolnośląskie plany rewitalizacji linii kolejowych nie obejmują tego odcinka.

To niejedyny przypadek luki między sieciami Polski i Czech, istniejącej aż od II wojny światowej. Na przykład stacja w Kudowie-Zdroju kiedyś nie była końcowa. Linia biegła kiedyś dalej do miasta Náchod, którego tuż za granicą. Tuż po II wojnie światowej tor został zdemontowany. Po wojnie przerwane na granicy zostały też linie Głubczyce – Krnov czy Baborów – Opava.

Podobnie zresztą stało się na granicy Czechosłowacji z Niemiecką Republiką Demokratyczną. Gdy jednak w latach 90. w Polsce na ślepych liniach urywających się przed granicą likwidowano połączenia i demontowano tory, to na pograniczu czesko-niemieckim zabrano się za rewitalizację styków. Na zamkniętych tuż po wojnie odcinkach Potůčky – Johannegeorgenstadt i

Vejprty – Cranzahl ruch reaktywowano już w latach 1991-1993. Na czesko-niemieckiej granicy odtworzonych zostało łącznie siedem lokalnych odcinków.

W 2014 r. odbudowano nieczynny od 1945 r. odcinek Dolní Poustevna – Sebnitz o długości zaledwie 1,2 km. Niewielkie zszycie dwóch sieci umożliwiło uruchomienie połączeń na trasie Rumburk – Šluknov – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín. Kursujące co dwie godziny pociągi łączą Cypel Šluknovski, najbardziej na północ wysuniętą część Czech, z 47-tysięcznym miastem i ważnym węzłem Děčín, jednocześnie zapewniając połączenia między miejscowościami leżącymi po dwóch stronach granicy w rejonie Czesko-Saskiej Szwajcarii. Prawie połowa trasy przebiega bowiem przez Niemcy. Obsługa pociągów jest wspólna: szynobusy są zapewniane przez DB Regio, a personel przez České Dráhy. Przy tranzytowym przejeździe przez Niemcy honorowana jest czeska taryfa.

## Pociągi są, peronów brak

Tranzytem przez Polskę kursują czeskie pociągi łączące Krnov i Jeseník. Zmieniają one kierunek jazdy na stacji Głuchołazy – mogłaby ona więc stanowić węzeł między czeską a polską siecią połączeń. Problem w tym, że polskie pociągi docierają do Głuchołaz jedynie w soboty i niedziele (tylko dwa razy dziennie), a przy tym nie są skomunikowane z czeskimi pociągami. W efekcie kolejowe powiązanie województwa opolskiego z graniczącymi z nim czeskimi regionami ołomunieckim i morawsko-śląskim jest tylko teoretyczne.

Stacja Głuchołazy położona jest na peryferiach miasta. I choć czeskie pociągi przejeżdżają także przez jego centrum, to tu się nie zatrzymują. Przystanek Głuchołazy Miasto obsługiwany jest tylko przez weekendowe polskie pociągi, ponieważ przy torze, którym jeżdżą czeskie składki, nie ma peronu. W „Rządowym programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” znalazła się koncepcja wybudowania tego peronu, lecz stoi ona pod znakiem zapytania. – *Lokalizacja znalazła się na liście rezerwowej w związku z brakiem deklaracji organizatora publicznego transportu zbiorowego* – informuje Szymon Huptyś z Ministerstwa Infrastruktury.

Problem w tym, że organizatorem kursujących przez Polskę pociągów w relacji Jeseník – Krnov jest nie samorząd województwa opolskiego, lecz regiony ołomuniecki i morawsko-śląski. Tymczasem rządowy program nie przewiduje tego, aby deklaracje o korzystaniu z przystanków składali organizatorzy transportu z zagranicy.

Władze powiatu prudnickiego chciałyby, aby tranzytowe pociągi – które przez Polskę pokonują 17 km – zatrzymywały się też na granicy Moszczanki i Pokrzywnej w dolinie Złotego Potoku. – *Planujemy wybudowanie tam jako powiat przystanku kolejowego* – zapowiadał w lutym 2022 r. na antenie Radia Park starosta Radosław Roszkowski, chyba nie mając wówczas świadomości, z jak dużymi komplikacjami może wiązać się samorządowa inwestycja na linii kolejowej

zarządzanej przez PKP PLK, po której kursują pociągi zagranicznego przewoźnika. Wygląda na to, że starosta prudnicki szybko stracił złudzenia, bo dziś już nie chce się wypowiadać o planach budowy przystanku.

## Brak połączeń

Strategia rozwoju Euroregionu Silesia wskazuje, że słabą stroną pogranicza województw opolskiego, śląskiego i regionu morawsko-śląskiego jest brak połączeń transportem autobusowym i kolejowym. – *W Czechach jest mniejsze bezrobocie, dlatego pracownicy są poszukiwani w Polsce* – mówi Daria Kardaczyńska z Euroregionu Silesia.

Gdy w 2017 r. spółka PKP PLK zbierała propozycje inwestycji na lata 2021-2027, śląski euroregion zgłosił odbudowę odcinka Racibórz – Krzanowice. To część dawnego 33-kilometrowego ciągu łączącego Racibórz z Opawą. O ile na polskim odcinku ruch pasażerski został zlikwidowany w 1993 r. i obecnie linia jest nieprzejezdna, o tyle od położonej niespełna kilometr za granicą stacji Chuchelná pociągi w kierunku Opawy kursują co godzinę między 4:30 a 23:30. Koncepcja rewitalizacji polskiej części ciągu Racibórz – Opawa nie została uwzględniona w planach inwestycyjnych PKP PLK.

Problemem okazuje się jednak nie tylko przywracanie transgranicznych linii do życia, ale nawet funkcjonowanie połączeń na tych istniejących.

Pociągi Kolei Śląskich z kierunku Katowic, Rybnika i Raciborza kończą bieg w liczącym 1,6 tys. mieszkańców miasteczku Chałupki i nie przejeżdżają przez granicę, mimo że tuż za nią leży węzeł Bohumín oraz Ostrawa, która liczy 280 tys. mieszkańców i jest trzecim co do wielkości miastem Republiki Czeskiej.

Jesienią 2015 r. Koleje Śląskie i České Dráhy zawarły umowę o ruchu transgranicznym, zgodnie z którą polskie pociągi zaczęły dojeżdżać do stacji Bohumín, a czeskie do stacji Cieszyn. Po nastaniu epidemii połączenia zawieszono. České Dráhy już przywróciły pociągi na trasie Frýdek-Místek – Český Těšín – Cieszyn, a Koleje Śląskie nadal nie wjeżdżają do Czech. – *Z racji niewystarczającej liczby wniosków podróżnych, naszych analiz popytowych i przede wszystkim na podstawie prognoz dotyczących intensywności przebiegu szóstej fali koronawirusa, jesteśmy zmuszeni przedłużyć zawieszenie* – mówi Patrycja Tomaszczyk z Kolei Śląskich. – *Jeśli tylko ponowne kursowanie do Bohumína będzie uzasadnione, połączenie zostanie przywrócone.*

W 2017 r. Euroregion Silesia zwracał uwagę na to, że godziny kursowania pociągów Kolei Śląskich nie są dopasowane do potrzeb osób pracujących w Czechach, a także postulował wydłużenie tras pociągów do Ostrawy, gdzie pracuje kilka tysięcy osób z Polski. Osoby codziennie dojeżdżające za granicę narzekały na brak transgranicznych biletów okresowych. Zamiast jednak rozwiązać te problemy, uznano, że łatwiej będzie wykorzystać pretekst koronawirusa i nie wznawiać połączeń.

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Tupał i krzyczał

Silny stan emocjonalny, w tym także będące takim stanem zamilowanie, odmienia obraz świata. Jako szlak wodny bardzo jest znany Kanał Elbląski, którym się głównie płynie, ale miejscami statki są przewożone łądem na wózkach poruszających się po szynach. Tam podróżując napotkaliśmy raz chłopczyka, już najwidoczniej miłośnika kolejnictwa. Ilekroć ktoś powiedział, że płyniemy, chłopiec podbiegał, czerwieniał, tupał nóżką. Krzyczał, że wcale nie płyniemy, tylko że statek jedzie pociągiem z Elbląga do Buczyńca.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Lutynia”

#### Warszawa Główna – Poznań Główny

Lutynia to rzeka płynąca przez województwo wielkopolskie. Swoje źródło ma w Korytnicy nieopodal Ostrowa Wielkopolskiego, a jej ujście do Warty znajduje się koło Orzechowa na skraju Żerkowsko-Czeszewskiego Parku Krajobrazowego. Lutynia ma 63 kilometry długości. To znacznie mniej niż trasa, którą pokonuje pociąg „Lutynia” – liczy ona 391 kilometrów i z Warszawy do Poznania prowadzi przez Skierniewice, Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Jarocin. Rzekę Lutynię pociąg „Lutynia” spotyka, przejeżdżając mostem znajdującym się na odcinku między stacjami Kotlin i Witaszyce w okolicach Jarocina. Rzekę Lutynia jest bohaterką opowiadania „Młyn nad Lutynią”, które Jarosław Iwaszkiewicz napisał w 1946 roku, gdy po wojnie krótko przebywał w leżącej nad Lutynią wsi Wilkowyja. Tytułowy młyn wciąż istnieje. W sierpniu 1831 roku podczas Powstania Listopadowego nad Lutynią – w leżącym wówczas na terenie Prus Śmiełowie – zatrzymał się Adam Mickiewicz. W otoczonym parkiem pałacu w Śmiełowie działa Muzeum Adama Mickiewicza. Uważa się, że Mickiewicz, pisząc w Paryżu w latach 1832-1834 „Pana Tadeusza”, inspirował się pobytem nad Lutynią – ludźmi, których tu spotkał, oraz widokami, które utkwily mu w głowie. Jest to możliwe, gdyż okolice Śmiełowa wraz z doliną Lutyni są częścią atrakcyjnej krajobrazowo Szwajcarii Żerkowskiej.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Gdy przynajmniej kilka razy w tygodniu jedziesz wukadką, to z pewnością często spotykasz tych samych ludzi. Kim są? Na to pytanie odpowiedź przynoszą dane WKD. Wyobraź sobie, że aż 92,7 proc. pasażerów dobrze i bardzo dobrze ocenia punktualność kursowania pociągów, 83,4 proc. podobnie ocenia dogodność rozkładu, a 75,8 proc. częstotliwość kursowania. Z kolei 86,4 proc. dobrze i bardzo dobrze ocenia komfort podróży, a 83,7 proc. podobnie wypowiada się na temat bezpieczeństwa w pociągach WKD. Twój współpasażerowie są więc w przeważającej większości zadowoleni z wukadki”

Źródło: „Gazeta Pasażerów – Wukadka”

Wydawca: Yes We Can

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Metropolitan Line przewoziła około 30 tysięcy pasażerów dziennie, co uznano za sukces. Taka frekwencja oznaczała, że składy trzeba było wydłużyć, a odstępy między odjazdami skrócić. Postój na każdej stacji trwał dwadzieścia sekund. Małe lokomotywy parowe ciągnęły trzy klasy wagonów (w pierwszej klasie były nawet lustra i dywany). Składy wyglądały zupełnie jak pociągi, które nagle przeniesiono pod ziemię. Niektórzy skarżyli się oczywiście na dym i smród. Strażnicy i tragarze wysłali do władz spółki petycję, w której poprosili o pozwolenie na zapuszczenie brody jako osłony przed siarkowymi wyciekami. Lokomotywy nosiły imiona tyranów, takich jak »Car«, »Kajzer« czy »Mogoł«, albo drapieżnych owadów, na przykład »Szarańcza«, »Szerszeń« czy »Komar«. Był to wyraz uznania dla ich mocy. Jedną lokomotywę ochrzono »Plutonem« na cześć rzymskiego boga podziemnego świata”

Peter Ackroyd\*, „Londyn podziemny”  
(tłumaczenie Tomasz Bieroń)

\*urodzony w 1949 r. w Londynie pisarz, biograf i krytyk literacki

# 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.