

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Gdzie rządowy program budowy przystanków kolejowych rozmija się z planami samorządów**

## PERONY BEZ POCIĄGÓW?





• Pociąg Kolei Mazowieckich do Warszawy przed odjazdem ze stacji Plock.

## POŁĄCZENIA

### Rekord między Płockiem a Warszawą

2 godz. 12 min. – tyle od grudnia 2022 r. ma trwać przejazd z Warszawy do Płocka najszybszym z pociągów. Będzie to nowe połączenie Kolei Mazowieckich, które umożliwi poranną podróż w soboty i niedziele: z przystanku Warszawa Śródmieście pociąg będzie odjeżdżał o 7:17 i do Płocka dotrze na 9:29. Po drodze zatrzyma się tylko w Żyrdowie, Skierniewicach, Łowiczu, Kutnie i Gostyninie, dzięki czemu uzyska najlepszy w historii czas jazdy między Warszawą a Płockiem.

Trasa kolejowa z Warszawy do Płocka liczy 178 km przez Sochaczew lub 185 km przez Skierniewice. Odległość drogowa to natomiast 110 km. Mimo niedogodnego układu sieci kolejowej, czas podróży pociągiem już wkrótce zacznie być porównywalny z czasem przejazdu busami i autobusami.

Busy firmy Tumbus trasę z Płocka do centrum stolicy pokonują w 1 godz. 55 min. lub 2 godz. 10 min. (kursy z większą liczbą postojów po drodze). Autobusy FlixBus jadą natomiast od 1 godz. 55 min. do 2 godz. 15 min. Przewagą konkurencji drogowej jest liczba kursów – z Płocka do Warszawy odbywa się ich do 20 dziennie. Natomiast bezpośredni pociąg jeździ zaledwie raz dziennie.

Kursujący w dni powszednie pociąg Kolei Mazowieckich „Mazovia” jeździ z Warszawy do Płocka trasą przez Sochaczew, na której mają miejsce utrudnienia związane z przebudową stacji Ożarów Mazowiecki, która – jak deklaruje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – ma zakończyć się w 2023 r. Także wtedy mają wreszcie dobiec do końca prace między Sochaczewem a Kutnem, realizowane w ramach opóźnionej o kilka lat modernizacji magistrali Warszawa – Poznań. W 2017 r., przed rozpoczęciem tej inwestycji, pociąg „Mazovia” jechał z Warszawy Centralnej przez Sochaczew do Płocka 2 godz. 26 min. Efektem prowadzonych obecnie prac powinno być uzyskanie krótszego czasu jazdy. Nie bez znaczenia jest też to, że w latach 2017-2020 między Kutnem a Płockiem wymieniono tor oraz wyremontowano mosty, wiadukty i przepusty, dzięki czemu prędkość została podniesiona z 60 km/h do 100 km/h, a czas jazdy na tym odcinku skrócił się o około 10 min. •

## POŁĄCZENIA

### „Kormoran” odlatuje

W ostatnich latach PKP Intercity oraz Ministerstwo Infrastruktury chętnie chwaliły się rozbudową sieci połączeń InterCity i TLK o kolejne trasy. Na przełomie 2020 i 2021 r. składy dalekobieżne wjechały na linię Kędzierzyn-Koźle – Prudnik – Nysa – Kamieniec Żąbkowski: ciąg zaczął być obsługiwany przez pociągi „Sudety” relacji Kraków – Jelenia Góra oraz „Kormoran” relacji Olsztyn – Polanica-Zdrój. Drugi z nich w grudniu 2022 r., po zaledwie dwóch latach, przestanie kursować (zmeni swoją trasę i będzie kursować między Olsztynem a Bielskiem-Białą).



• Postój pociągu TLK „Kormoran” relacji Olsztyn – Polanica-Zdrój na stacji Prudnik.

Uchwały domagające się utrzymania pociągu „Kormoran” na dotychczasowej trasie przyjęły samorządy z południa województwa opolskiego. Swoją sprzeciw wyrazili też posłowie Koalicji Obywatelskiej, Partii Razem i Solidarnej Polski. Znaczenie pociągu wzmacniało to, że uzupełnia on słabą ofertę połączeń regionalnych. Zwłaszcza na stycznym między województwami opolskim i dolnośląskim odcinku Nysa – Kamieniec Żąbkowski, gdzie pociągi regionalne jeżdżą tylko w weekendy, przez co codzienne składy PKP Intercity często w tym rejonie są używane do podróży lokalnych.

W odpowiedzi na interwencje resort infrastruktury poinformował, że wycofanie „Kormorana” z obecnej trasy wynika z planowanych remontów. „W 2023 r. prowadzone będą na linii Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie intensywne prace torowe” – napisał wiceminister Andrzej Bittel. – „Ponadto PKP PLK planuje rozpoczęcie prac modernizacyjnych na węźle katowickim. Dotychczasowe manewry pociągu »Kormoran« na stacji Katowice, polegające na wymianie lokomotywy oraz przełączaniu wagonów, stałyby się w znacznym stopniu utrudnione”.

Z harmonogramu zamknięć torowych spółki PKP PLK wynika tymczasem, że w 2023 r. prace przewidziane są między Kłodzkiem a Bystrzycą Kłodzką, a więc na odcinku, którym „Kormoran” nie jeździ. Z kolei w węźle katowickim modernizacja ma być prowadzona na odcinku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie, a więc nie będzie obejmować stacji Katowice, na której następuje zmiana lokomotywy elektrycznej na spalinową oraz odłączanie wagonów.

Na południu Opolszczyzny pozostanie tylko pociąg TLK „Sudety”. Tymczasem zgodnie z planem transportowym Ministerstwa Infrastruktury, na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Prudnik – Nysa – Kamieniec Żąbkowski powinny kursować co najmniej dwie pary pociągów dalekobieżnych. •

## LUDZIE

### Awans po linii partyjnej

W połowie października 2022 r. funkcję członka zarządu PKP Intercity odpowiedzialnego za inwestycje objął Krzysztof Świerczek. Ma nadzorować wart 2,6 mld zł program modernizacji stacji postojowych. Do zarządu Świerczek awansował po roku pracy



• Krzysztof Świerczek (w środku) z Beatą Szydło i Andrzejem Adamczykiem.

w spółce. Od 2021 r. pracował w biurze infrastruktury i energetyki PKP Intercity. Przewoźnik zapewnił w komunikacie prasowym, że nowy członek zarządu „posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie zarządzania, w tym zarządzania nieruchomościami, przygotowaniem i prowadzeniem inwestycji budowlanych”.

Świerczek jest z wykształcenia nauczycielem historii i przyrody. W latach 1997-2006 był dyrektorem jednej ze szkół podstawowych w Miechowie, a następnie w latach 2006-2010 burmistrzem tego miasta. Od 2016 do 2020 r. był małopolskim szefem Ochotniczych Hufców Pracy, państwowej organizacji zajmującej się aktywizacją społeczną i zawodową młodych ludzi.

Od 2010 r. Krzysztof Świerczek jest radnym powiatu miechowskiego – w obecnej kadencji pełni funkcję przewodniczącego rady. W 2019 r. kandydował do sejmiku, ale nie udało mu się zdobyć mandatu. Świerczek to działacz Prawa i Sprawiedliwości – jest szefem struktur tej partii na powiat miechowski. Powiat stanowi część okręgu wyborczego, z którego posłem jest minister infrastruktury Andrzej Adamczyk. Podczas regularnie odbywających się wizyt Adamczyka na ziemi miechowskiej Świerczek zwykle pełni honory gospodarza. •

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, ogłaszając w październiku 2018 r. rządowy program przywracania linii kolejowych do życia, zapewniał: – *Program jest realnie przygotowany do tego, żeby wdrażać go jak najszybciej.*

## Płynący czas

Na samą uchwałę ustanawiającą program Kolej Plus trzeba było czekać aż ponad rok: rząd przyjął ją w grudniu 2019 r. Pół roku później, w maju 2020 r., samorządy zostały zaproszone do składania propozycji do Kolei Plus. Odpowiedzialna za realizację programu spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – po selekcji zgłoszonych koncepcji, a następnie po przeanalizowaniu opracowanych na zlecenie samorządów wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych – miała w lutym 2022 r. ogłosić wyniki naboru, by w marcu i kwietniu zawrzeć z samorządami umowy o włączeniu poszczególnych przedsięwzięć do programu.

Ostatecznie lista zakwalifikowanych koncepcji została przedstawiona 20 kwietnia 2022 r. Dwa miesiące poślizgu wynikały z decyzji rządu o zwiększeniu rządowych funduszy na program z 5,6 mld zł do 11,2 mld zł – spółka PKP PLK czekała aż rząd przekaze do sejmu stosowną ustawę, aby wiedzieć, na jaką łączną sumę może kwalifikować przedsięwzięcia. Ustawa weszła w życie w lipcu 2022 r.

Podwojenie budżetu miało na celu to, by w ramach programu zrealizować więcej koncepcji. Jednakże płynący czas rozbudzał w samorządowcach niepewność, kto w obliczu inflacji pokryje wzrost cen przedsięwzięć. Im bowiem wyższe ceny usług projektowych i prac budowlanych, tym większy wkład finansowy samorządów, który zgodnie z zasadami Kolei Plus musi wynieść 15% kosztów każdej z inwestycji.

## Chcemy jak najszybciej

Pierwsza umowa między spółką PKP Polskie Linie Kolejowe a samorządem została podpisana dopiero pod koniec sierpnia 2022 r. Dotyczy ona nowej 28-kilometrowej linii, która ma połączyć zlokalizowaną na Magistrali Węglowej stację Chorzew-Siemkowice z Wieluniem, dzięki czemu możliwe stanie się stworzenie połączeń między Łodzią a powiatami wieluńskim i wierszowskim, leżącymi na południowym zachodzie województwa łódzkiego.

– *Chcemy te projekty realizować jak najszybciej* – zapewnił prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. Pod koniec września 2022 r. – miesiąc po zawarciu umowy partnerskiej z samorządem województwa łódzkiego – spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na zaprojektowanie linii. Gdy dokumentacja projektowa będzie gotowa, ogłoszony zostanie przetarg na budowę linii. – *Czas przygotowania inwestycji to cztery lata, dlatego w 2026 r. chcemy wejść na plac budowy* – oznajmił Merchel.

Tu pojawia się kolejny problem – przetargi na prace budowlane zostaną przeprowadzone za trzy-cztery lata, tak więc ostateczny koszt inwestycji jest wielką niewiadomą dla

# Kolej Plus jedzie powoli

Od ogłoszenia programu Kolej Plus minęły już cztery lata.

Ale na uruchomienie połączeń poczekamy jeszcze kilka kolejnych lat



• *Pociągi do największego polskiego miasta pozbawionego połączeń kolejowych mają wrócić dopiero w 2029 r. Stacja kolejowa Jastrzębie-Zdrój, maj 2022 r.*

samorządów, które przeciw akces do Kolei Plus zgłosiły w połowie 2020 r., a więc w innej sytuacji gospodarczej.

## Długi powrót

– *Podpisanie wszystkich umów z wnioskodawcami planujemy zrealizować do końca września* – powiedział portalowi Rynek Kolejowy prezes PKP PLK po złożeniu podpisu pod koniec sierpnia 2022 r. pod pierwszą umową. Ostatecznie jednak we wrześniu nie udało się zawrzeć żadnej kolejnej umowy.

Doszło do tego dopiero w październiku, kiedy to zawarto umowy dla koncepcji z województwa mazowieckiego: rewitalizacji odcinków Siedlce – Sokółów Podlaski i Małkinia – Ostrów Mazowiecka oraz budowy linii, która połączy z Kozienice z linią Warszawa – Radom. Udało się też podpisać umowę dotyczącą nowej linii, która ma połączyć Przasnysz, Maków Mazowiecki, Pułtusk i Serock z aglomeracją warszawską – ta umowa zakłada, że w ramach Kolei Plus zostanie tylko opracowana dokumentacja projektowa i przeprowadzony wykup gruntów. Sama budowa linii będzie musiała zostać przeprowadzona w ramach innego programu, ale jeszcze nie wiadomo jakiego.

Na początku listopada podpisano umowy na wszystkie koncepcje zgłoszone przez samorząd województwa lubelskiego.

## Rok opóźnienia

W listopadzie spółka PKP PLK podpisała też umowę dotyczącą rewitalizacji linii do 84-tysięcznego Jastrzębia-Zdroju, będącego największym polskim miastem pozbawionym połączeń kolejowych. Ostatni pociąg

odjechał z Jastrzębia-Zdroju w 2001 r. (wtedy miasto liczyło 97 tys. mieszkańców). Wkrótce potem rozebrano bieżące do miasta tory.

Po zawarciu umowy z samorządem województwa śląskiego spółka PKP PLK ogłosiła na swojej stronie internetowej: „Kolej po 20 latach wraca do Jastrzębia-Zdroju”. W rzeczywistości kolej wrócić ma do tego miasta po 28 latach od likwidacji.

– *Po podpisaniu umowy partnerskiej z marszałkiem przystępujemy do finalizacji prac związanych z ogłoszeniem przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej. Zamierzamy do końca 2022 r. ten przetarg ogłosić, tak żeby mniej więcej w połowie 2023 r. podpisać umowę z wykonawcą dokumentacji projektowej* – powiedział po złożeniu podpisu pod umową Arnold Bresch, członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji.

Rozpoczęcie odbudowy rozebranych odcinków Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie i Żory – Orzesze ma nastąpić dopiero w 2026 r. Natomiast kursowanie pociągów na trasie Jastrzębie-Zdrój – Żory – Orzesze – Mikołów – Katowice stanie się możliwe, według zapowiedzi Arnolda Brescha, „do końca 2029 r.”. Dla części uczestników uroczystego spotkania z okazji podpisania umowy było to zaskoczeniem, albowiem zgodnie z harmonogramem Kolei Plus, realizacja przedsięwzięć w ramach programu miała zakończyć się najpóźniej w 2028 r. Jednak na początku października 2022 r. rząd – nie rozgłaszając zbyt tego faktu – przyjął uchwałę przedłużającą czas realizacji programu do 2029 r.

# Koniec trasy

## Dlaczego upadł PKS Radom?

Z końcem października 2022 r. PKS Radom po raz ostatni obsłużył swoje trasy. To już kolejny PKS w województwie mazowieckim, który na przestrzeni ostatnich lat zamknął swoją działalność. Jednakże radomskiego przewoźnika przed czarnym scenariuszem miała uchronić komunalizacja.

### Próba odpowiedzialności

W 2011 r. państwową spółkę PKS Radom przejął stworzony specjalnie w tym celu związek dziewięciu podradomskich gmin. Chodziło o uratowanie przewoźnika przed prywatyzacją – samorządowcy widzieli w niej zagrożenie dla funkcjonowania połączeń.

Samorządy z okolic Radomia, oprócz tego, że chciały ubiec prywatnego inwestora, miały wizję dalszych działań. Statut związku zakładał, że organizacja będzie analizować potrzeby przewozowe, koordynować rozkłady jazdy, kształtować politykę taryfową czy zajmować się systemem informacji pasażerskiej. A zatem to na ziemi radomskiej samorządy podjęły jedną z pierwszych prób przejścia odpowiedzialności za usługi realizowane przez PKS. Dekadę temu – gdy generalnie jeszcze uważano, że o przewozach autobusowych ma decydować niewidzialna ręka wolnego rynku – podradomskie gminy przyjęły założenie, że dzięki wpłacanym przez nie składkom członkowskich związek będzie finansował nierentowne kursy. Ostatecznie przyjęta stawka – 1 zł rocznie za mieszkańca – oznaczała, że od poszczególnych gmin miało wpływać od 7 tys. do 15 tys. zł na rok. Za tak niewielkie sumy nie dało się zorganizować systemu transportowego.

### Zaskoczeni nieprawidłowościami

Dwa lata po komunalizacji Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła tę zmianę właścicielską, odnotowując przy tym wzrost przychodów przewoźnika.

– *Dotatni bilans finansowy był okupiony wyprzedacją nieruchomości i redukcją zatrudnienia* – zwraca uwagę Paweł Nazaruk z serwisu internetowego Radomska Komunikacja Podmiejska. W pierwszym roku po przejściu przez samorządy zatrudnienie w PKS Radom zmniejszyło się z 225 do 181 osób (w 2021 r. przewoźnik zatrudniał już tylko 99 pracowników). Sprzedaż majątku była częścią przyjętego wraz z komunalizacją „Planu rozwoju PKS Radom na lata 2012-2016”. Sprzedano między innymi plac dworcowy w Zwoleniu czy działki na terenie radomskiej bazy, której część wydzierżawiły konkurencyjne firmy Raf-Al i Viki, uzyskując w centrum Radomia miejsce dla swoich busów. Pracownicy pytali



### Kurs donikąd

Zamknięcia spółek PKS w województwie mazowieckim



• Autobus PKS Radom na przystanku Jastrzębia Remiza. Ostatnie dni działania przewoźnika.

przy tym, na co przeznaczane są przychody z dzierżawy i sprzedaży majątku, skoro PKS Radom nie inwestował w nowe autobusy. Na koniec 2021 r. ponad połowę liczącej 59 sztuk floty stanowiły pojazdy mające więcej niż 20 lat. – *Częstą praktyką był zakup autobusów od firmy Raf-Al, która sama kupowała je używane* – mówi Nazaruk.

W 2017 r. wyszły na jaw dziwne decyzje dotyczące stacji diagnostycznej. Dla PKS-ów bywały one istotnym źródłem przychodów. Natomiast w Radomiu, jak pisało miejscowe wydanie „Gazety Wyborczej”, „stacja nie działała przez blisko 10 miesięcy, bo wygasły stosowne pozwolenia. W tym czasie PKS płacił za diagnozowanie swoich autobusów prywatnej firmie. Po przywróceniu uprawnień PKS zainwestował w swoją stację 90 tys. zł, po czym wydzierżawił ją prywatnemu przedsiębiorcy, temu samemu, u którego korzystał z usługi, gdy stacja PKS była nieczynna”. – *Poinformowałem o tych nieprawidłowościach związek gmin, który jest właścicielem PKS Radom – mówił pięć lat temu polityk PiS Wojciech Skurkiewicz. – Burmistrzowie i wójtowie byli zaskoczeni.*

### Brak zaangażowania

Właścicielski zapał samorządowców, który czuć było w chwili przejmowania przez nich przewoźnika, szybko zaczął gasnąć. – *Część gmin wykazała się brakiem jakiegokolwiek zaangażowania w związek i nawet przestała dopłacać do przewoźnika* – podkreśla Paweł Nazaruk. Tymczasem po komunalizacji PKS skupił się na obsłudze tras łączących Radom z okolicznymi miejscowościami, położonymi w gminach tworzących związek.

A jeszcze w 2009 r. na sieć radomskiego PKS składało się 211 linii obejmujących powiaty radomski, białobrzeski, zwoleński, lipski, szydlowiecki i przysuski. Autobusy docierały też do Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic, Końskich, Łodzi i Warszawy.

Finałnie sieć PKS Radom ograniczyła się do powiatu radomskiego (głównie tras z gmin Jastrzębia i Skaryszew do Radomia) oraz kilku kursów do powiatów lipskiego i zwoleńskiego. W ostatnim czasie ze Zwolenia do Radomia PKS realizował dwa

kursy dziennie – dla porównania w 2008 r. funkcjonowały 22 kursy.

Już przed komunalizacją pasażerów na trasach do Radomia podbięrały prywatne firmy: – *Z pojazdami adekwatnymi do potrzeb, bez armii pracowników biurowych i zarządów oraz systematycznie odnawiające swoją flotę* – wymienia Nazaruk. – *Firmy te, choć obecnie nie jest lekko, mają mniejsze koszty niż komunalne przedsiębiorstwo i wygrały z nim tak na polu linii komercyjnych, jak i w przetargach na przewozy.*

Wobec narastających problemów PKS coraz częściej zmieniał obsługiwane trasy i godziny kursów, przez co większą stabilność oferty zaczęli osiągać przewoźnicy busowi, którzy podzielili się między sobą rynkiem.

### Fundusz rozwoju konkurencji

Kolejni wóldarze, widząc, że transport jako funkcjonuje bez ich angażowania się w PKS, zaczęli odchodzić ze związku. Gdy w 2019 r. rezygnację złożyła gmina Kowala, uzasadniła ją tym, że „nie korzysta z przedsiębiorstw realizowanych przez związek”. Jednak potem, gdy prywatny przewoźnik wycofał swoje połączenia, władze będącej już poza związkiem gminy Kowala musiały porozumieć się z PKS-em, aby wypełnił lukę. Po pewnym czasie, mimo wynegocjowanego dofinansowania, zaczął on jednak ciąć kursy, aż z początkiem września 2022 r. zrezygnował z obsługi gminy. Do Kowali wróciły busy firmy Alexandria.

Ostatecznie w związku zostały zaledwie trzy gminy: Jastrzębia, Gózd i Skaryszew. Ich wytrwałość wcale jednak nie przekładała się na lojalność wobec należących do nich przewoźnika. Na przykład gmina Skaryszew po uzyskaniu dotacji z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych zleciła obsługę lokalnych linii firmie Przewóz Osób Robert Opara. Teraz ten przewoźnik zastąpił kursy PKS ze Skaryszewa do Radomia. Z kolei obsługę linii łączących gminę Jastrzębia z Radomiem przejęła firma M-Trans.

Po dotację z utworzonego w 2019 r. rządowego funduszu autobusowego związek gmin nigdy nie zdecydował się sięgnąć.

KAROL TRAMMER

Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej chce upowszechnić pracę zdalną, licząc na to, że możliwość wykonywania obowiązków z własnych domów powstrzyma mieszkańców wsi oraz małych i średnich miast przed emigracją do dużych aglomeracji.

## Przeciwdziałanie wyludnieniu

Jak zakłada projekt ustawy o aktywności zawodowej, pracę zdalną mają promować dopłaty dla pracodawców. Będą oni mogli otrzymać dotację z Funduszu Pracy za przyjęcie na stanowisko zdalne każdej osoby bezrobotnej mającej mniej niż 30 lat albo, jeśli jest w małżeństwie lub wychowuje dziecko, nie więcej niż 40 lat. Z dopłaty na utworzenie stanowiska pracy zdalnej, która wynosić ma 6980 zł, ma być finansowany dostęp do internetu, sprzęt komputerowy czy oprogramowanie.

„Istotą planowanego rozwiązania jest przeciwdziałanie wyludnieniu się małych i średnich miejscowości oraz ich rozwój społeczny i gospodarczy” – czytamy w ocenie skutków regulacji przedstawionej przez resort polityki społecznej. Dopłata przysługiwać ma za przyjęcie do pracy zdalnej mieszkańca obszarów problemowych wskazanych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego – to 139 miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze i 755 gmin zagrożonych trwałą marginalizacją.

## Przeceniana praca zdalna

Resort rodziny i polityki społecznej nie udaje, że upowszechnianie pracy zdalnej przyniesie znaczące efekty. Szacuje bowiem, że dzięki dopłatom zatrudnienie znajdzie w skali całego kraju około 13,8 tys. osób rocznie: średnio 45 mieszkańców każdego z miast tracących funkcje i 5-15 mieszkańców każdej gminy zagrożonej marginalizacją.

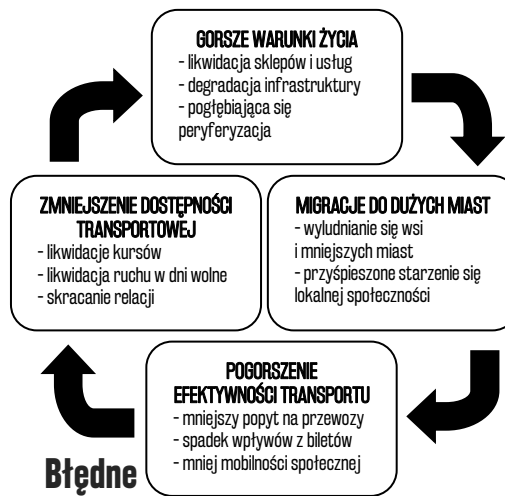
Tymczasem wiele gmin z roku na rok traci kilkudziesięciu mieszkańców. Na przykład w dwóch gminach w powiecie sokołowskim na wschodzie województwa mazowieckiego populacja w ciągu dekady zmniejszyła się o 20%: od 2011 do 2021 r. – między kolejnymi spisami powszechnymi – gmina Ceranów straciła 342 mieszkańców, a gmina Sterdyń 690 mieszkańców.

Jak wskazuje Główny Urząd Statystyczny, największym skupiskiem gmin, które w ciągu minionej dekady straciły przynajmniej 10% ludności, jest województwo podlaskie, gdzie problem dotyczy prawie połowy gmin.

Jak dotąd praca zdalna na obszarach, na których rząd chce ją promować, nie była popularna. W województwie podlaskim w pierwszym kwartale 2022 r. zdalnie swoje obowiązki wykonywało 0,7% pracowników. Według danych GUS, udział pracujących na odległość wyniósł mniej niż 1% również w województwach świętokrzyskim, opolskim, lubuskim i warmińsko-mazurskim. Praca z domu najpopularniejsza jest w aglomeracji warszawskiej, gdzie na początku 2022 r. obowiązki wykonywało tak 13,9% pracowników. Znaczenie pracy zdalnej i możliwości rozwoju tej formy zatrudnienia często się przecenia. Jak podał Eurostat, w 2020 r. – w dobie największych obostrzeń epidemicznych – w Polsce pracowało zdalnie

# Oddalająca się praca

Rząd ma nadzieję, że praca zdalna powstrzyma wyludnianie się wsi i mniejszych miast. Nie uda się to bez dobrego transportu publicznego



**Błędne**

**koło** Transport publiczny a warunki życia na peryferiach

Na podstawie: „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi”, Michał Wolański i inni, SGH w Warszawie, 2016

8,9% zatrudnionych, natomiast w całej Unii Europejskiej 12,3%.

## Ostatni autobus za wcześniej

Można uznać, że Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej swoją inicjatywą wyraża brak zaufania do skuteczności programów Ministerstwa Infrastruktury, których celem jest walka z wykluczeniem transportowym.

Utworzony w 2019 r. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych choć oferuje samorządom pieniądze, to wciąż wyłącznie na podstawie umów rocznych. Brak wieloletniego finansowania to brak gwarancji stabilności przewozów. Wprowadzenie funduszu nie wiązało się też z określeniem standardów, przez co na liniach dotowanych z rządowego funduszu liczba kursów często nie odpowiada potrzebom społecznym.

Problem ten daje o sobie znać chociażby w przypadku finansowanych z FRPA połączeń obsługujących najbardziej wyludniające się mazowieckie gminy Sterdyń i Ceranów, do których ostatni autobus odjeżdża z Sokołowa Podlaskiego o 17:10. Nie daje to możliwości powrotu z pracy w handlu, gastronomii czy z drugiej zmiany w zakładach przemysłowych. W weekendy kursy nie odbywają się wcale.

Podczas badań „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” prowadzonych przez dr. Michała Wolańskiego z warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej pracownicy urzędów pracy zwracali uwagę na sytuację, gdy bezrobotni z terenów wiejskich nie są w stanie przyjąć ofert zatrudnienia w handlu i gastronomii, ponieważ ostatnie autobusy do ich miejscowości odjeżdżają z miasta przed godziną zamknięcia sklepów i lokali.

## Czynnik kryzysu

Duże nagromadzenie gmin, które w ciągu minionej dekady straciły co najmniej 10%

ludności, występuje na pograniczach województw. Tereny te określa się mianem peryferii wewnętrznych. „Najbardziej prawdopodobnym czynnikiem ich kryzysu jest zła dostępność” – czytamy w raporcie „Studia nad obszarami problemowymi w Polsce” Polskiej Akademii Nauk oraz Uniwersytetu Warszawskiego. – „Dane pokazują, że właśnie z tego typu obszarów nastąpił silniejszy odpływ ludności”.

Na granicach województw mieszkańcy – zamiast móc korzystać z dostępu do rynku pracy dwóch czy nawet trzech regionów – borykają się z urywającymi się relacjami pociągów czy zupełnym brakiem połączeń na stycznych odcinkach. Z tym problemem miał walczyć rządowy program Kolei Plus, w którym – oprócz przywracania do życia linii kolejowych – przewidziano zachęty dla samorządów do uruchamiania połączeń w głąb sąsiednich województw. Ten element Kolei Plus został jednak zapomniany – w sprawozdaniach z realizacji programu rząd słowem nie wspomina o uzyskanych efektach w zakresie zsywania sieci połączeń między regionami.

Rządowe programy rozwoju kolei stawiają samorządom wymóg uruchamiania czterech par pociągów na dobę. Jak taki rozkład jazdy wygląda w praktyce, można zobaczyć na przykładzie Białegostoku, skąd pociągi regionalne w kierunku Ełku odjeżdżają tylko o 5:03, 10:20, 14:27 i 18:09. Taka oferta nie zaspokaja nawet tak podstawowych potrzeb jak powrót ze stolicy województwa z pracy, którą kończy się o 15:00, 15:30, 16:00, 19:00, 20:00, 21:00 czy 22:00.

## Dojazd albo jego brak

Z danych GUS za wrzesień 2022 r. wynika, że w 10 województwach powiaty, w których notuje się najwyższe bezrobocie, to powiaty położone poza siecią kolejowych połączeń regionalnych. Gdy na Dolnym Śląsku stopa bezrobocia w skali regionu wynosi 4,5%, to w pozbawionym kolei powiecie górskim sięga ona 15,5%. Ta zależność występuje także w województwach kujawsko-pomorskim, lubelskim, łódzkim, małopolskim, opolskim, podkarpackim, podlaskim, pomorskim i świętokrzyskim.

Dla całej Polski stopa bezrobocia wynosi 5,1% (w aż 120 powiatach utrzymuje się na poziomie poniżej 5%). Co jednak znamienne, w sondażu Centrum Badania Opinii Społecznej z września 2022 r. aż 29% ankietowanych z miast liczących mniej niż 20 tys. mieszkańców odpowiedziało, że znalezienie pracy na miejscu jest trudne lub niemożliwe. To oznacza, że dla mieszkańców mniejszych ośrodków decydującą kwestią przy zatrudnieniu są możliwości dojazdu do pracy. Albo ich brak.

Realizacja programu budowy przystanków nabiera tempa. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłasza kolejne przetargi na budowę nowych przystanków i modernizację istniejących. W wielu miejscach prace budowlane już trwają.

Źródłem finansowania „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” jest dokapitalizowanie spółki PKP PLK przez skarb państwa kwotą 1 mld zł. Samorządy nie muszą się dokładać, a jedynie złożyć deklarację, że każdy nowy i przebudowany przystanek przez trzy lata od oddania do użytku będzie obsługiwany przez minimum cztery pary pociągów regionalnych dziennie.

## Bez konkretów

Inwestycje z programu przystankowego są już realizowane między innymi na ciągu Zamość – Zwierzyniec – Bełżec – Hrebenne. Obejmują one zmianę lokalizacji peronu na stacji Klemensów, modernizację przystanków Wólka Niedzieliska i Długi Kąt, oraz budowę dwóch nowych: Szczepreszyn Miasto i Zurawnica. Coraz więcej wskazuje na to, że nowe perony przez większość roku będą stały puste. Na trasie łączącej Zamość z Hrebennem pociągi kursują tylko w wakacje, a samorząd zaczyna się rakiem wycofywać ze złożonej deklaracji wprowadzenia na nią codziennego ruchu: – *Obecnie, ze względu na sytuację związaną ze skokowym wzrostem kosztów Polregio, nie można wskazać konkretnego terminu uruchomienia połączeń* – oznajmia Remigiusz Małecki, rzecznik samorządu województwa lubelskiego.

Dla tego regionu program przystankowy przewiduje inwestycje na linii biegnącej z Lublina do Łukowa. Choć pociągi regionalne kursują nią tylko na odcinku Lublin – Parczew, to program obejmuje także dalszy odcinek Parczew – Łuków: chodzi o renowację niewykorzystywanych od 2000 r. peronów w Milanowie, Bezwoli, Lisiwólce, Jaskach i budowę nowego przystanku Aleksandrów. Z deklaracji złożonej przed rakiem przez samorząd wynikało, że planuje on rozpocząć obsługę tych przystanków poprzez wydłużenie relacji pociągów Lublin – Parczew do Łukowa, będącego stacją węzłową z magistralą Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol. Tym samym zniknęłaby najbardziej dokuczliwa luka w sieci połączeń regionalnych Lubelszczyzny. Dziś wcale nie jest już to takie pewne. – *W 2021 r., w czasie składania deklaracji, przewidywano uruchomienie połączeń po zakończeniu inwestycji przez PKP PLK* – mówi Małecki, lecz od razu zastrzega, że obecnie nie jest w stanie wskazać, kiedy miałyby nastąpić uruchomienie pociągów w pełnej relacji między Lublinem a Łukowem.

## Pasażerowie w ziemi, pociągi w lecie

Na Dolnym Śląsku rozpoczęły się prace przy budowie przystanku Boguszów-Gorce Dzikowiec. Powstaje on za 3 mln zł na linii prowadzącej ze stacji Boguszów-Gorce Wschód przez Mioszów do czeskiego Meziměstí. W ruchu pasażerskim jest ona obsługiwana tylko przez pociągi łączące Wrocław ze stacją Adršpach przy Skalnym

# Perony bez pociągów?

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w całej Polsce buduje nowe przystanki – również na liniach z bardzo małą liczbą połączeń. A samorządy nie kwapią się do rozbudowy oferty przewozowej



• Budowa przystanku Boguszów-Gorce Dzikowiec ma zakończyć się w maju 2023 r. Problem w tym, że przez większość roku pociągi pasażerskie tędy nie kursują.

Mieście, które kursują tylko w wiosenno-letnie weekendy. Tymczasem przystanek powstaje przy ośrodku sportów zimowych na górze Dzikowiec. Czy po oddaniu peronu do użytku oferta Kolei Dolnośląskich zostanie więc rozbudowana? – *Zgodnie z planem transportowym odcinek obsługiwany ma być w standardzie codziennych połączeń. Prowadzimy rozmowy z czeskimi partnerami o uruchomieniu czterech codziennych par połączeń Wrocław – Hradec Králové* – mówi rzecznik prasowy samorządu województwa dolnośląskiego Michał Nowakowski, ale podkreśla, że uruchomienie codziennych pociągów wejdzie w grę dopiero wówczas, gdy poprawi się stan linii z Boguszowa-Gorca do granicy. Pociągi muszą tu wlec się 30 km/h – 12-kilometrowy odcinek ograniczenia prędkości zaczyna się dokładnie w miejscu, w którym powstaje nowy przystanek.

– *Do czasu wykonania przez PKP PLK niezbędnych prac pozwalających na skrócenie czasu jazdy zachowana będzie obecna oferta pociągów uruchamianych w weekendy od końca kwietnia do końca września* – zaznacza Nowakowski. A jak dowiadujemy się w spółce PKP PLK, linia z Boguszowa-Gorca do granicy, choć ujęta jest w dokumencie „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r.”, to dla ewentualnego przedsięwzięcia ani nie określono zakresu prac, ani nie zapewniono finansowania.

Wszystko wskazuje więc na to, że przystanek Boguszów-Gorce Dzikowiec od planowanego na maj 2023 r. zakończenia

budowy będzie jeszcze przez kilka lat wykorzystywany zaledwie przez około 50 dni rocznie.

## 100 metrów za milion

Na Pomorzu program przystankowy przewiduje przebudowę peronów w dziewięciu lokalizacjach na linii Kościerzyna – Chojnice, którą kursują tylko dwie pary połączeń dziennie. Prace zlecone przez PKP Polskie Linie Kolejowe trwają, zaś samorząd województwa pomorskiego planuje dostosować ofertę przewozową do wymogów programu: – *Złożyliśmy deklarację i uruchomimy co najmniej cztery pary pociągów po zrealizowaniu przez PKP PLK przedsięwzięć z programu przystankowego, a także po zakończeniu przebiegającego równoległe remontu linii* – mówi rzecznik prasowy pomorskiego samorządu Michał Piotrowski. Nie jest on jednak w stanie udzielić informacji, kiedy zwiększy się liczba połączeń. – *Nie dysponujemy informacją o terminie zakończenia powyższych inwestycji przez PKP PLK. Spółka nie wskazała nam terminów.*

Na linii z Kościerzyny do Chojnic większość peronów ma mieć po przebudowie 85 metrów długości – to minimalna długość dopuszczona w rozporządzeniu Ministerstwa Infrastruktury w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe. W ramach rządowego programu powstają także znacznie dłuższe perony, również na liniach, gdzie nie ma takiej potrzeby. Na przykład na nowym przystanku Tomaszówek, którego ►

► budowa dobiega końca na linii Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna, peron będzie liczył 200 metrów długości, mimo że ma być obsługiwany 59-metrowymi składami Impuls Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. 200 metrów będzie mieć też peron na przystanku Legnickie Pole powstającym na linii Legnica – Jaworzyna Śląska, którą kursują szynobusy liczące od 24 do 44 metrów długości.

Ponieważ każde 100 metrów peronu zwiększa koszt budowy o około 1 mln zł, powinno się przywiązywać większą wagę do dopasowywania powstających peronów do taboru kursującego daną linią. Tym bardziej w sytuacji, gdy Ministerstwo Infrastruktury w sprawozdaniu podsumowującym pierwszy rok realizacji programu przystankowego samo wskazało, że jednym z najczęstszych problemów jest to, że ceny ofert składanych w przetargach są dużo wyższe od kosztów założonych w programie.

Szacowano, że wybudowanie przystanku Rzepin Miasto będzie kosztować 3 mln zł, ale ostatecznie spółka PKP PLK zawarła z wykonawcą umowę opiewającą na 5 mln zł. Budowę przystanku Nowy Sącz Dąbrówka, której koszt wynieść miał 5 mln zł, finalnie zlecono za 12 mln zł.

## Przystanku nie ma i nie będzie?

Wraz z rosnącymi kosztami inwestycji prowadzonych w ramach „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” maleją szanse na realizację wszystkich planowanych przedsięwzięć, zwłaszcza tych umieszczonych na liście rezerwowej.

Z listy podstawowej spadła koncepcja budowy przystanku w leżących na skraju województwa śląskiego Szczekocinach. – Została przesunięta na listę rezerwową w związku z brakiem deklaracji organizatora transportu publicznego o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury – mówi Szymon Huptyś z Ministerstwa Infrastruktury.

Na przebiegającej przez Szczekociny linii Koniecpol – Kozłów nie kursują pociągi regionalne. Podczas przeprowadzonej w latach 2011-2012 modernizacji, mającej na celu podniesienie prędkości do 160 km/h, zlikwidowano wszystkie stacje i przystanki pośrednie. Władze liczącej 7,5 tys. mieszkańców gminy Szczekociny apelowały o zachowanie peronu, a potem o jego odbudowę. Spółka PKP PLK uzależniła to od wyłożenia przez gminę 6 mln zł, co dla samorządu tej wielkości było nie do udźwignięcia. Finansowany z pieniędzy rządowych program przystankowy rozpalil nadzieje szczekocinian – ich miasto znalazło się najpierw na zaprezentowanej w 2020 r. mapie propozycji Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK, a następnie na liście podstawowej programu, uchwalonego przez rząd w maju 2021 r.

W przypadku Szczekocin dał o sobie znać problem rozbitcia dzielnicowego polskiej kolei. 44-kilometrowa linia Koniecpol – Kozłów biegnie przez trzy województwa: śląskie, świętokrzyskie i małopolskie. Rzecznik prasowy samorządu województwa śląskiego Sławomir Gruszka tłumaczy, że niezłożenie deklaracji wynika z nastawienia

sąsiednich regionów odnośnie wspólnego uruchomienia połączeń: – *Województwo świętokrzyskie nie zajęło stanowiska, a województwo małopolskie, uwzględniając aktualną trudną sytuację budżetową i wzrost kosztów transportu pasażerskiego, oświadczyło, iż nie będzie w stanie zabezpieczyć środków finansowych celem uruchomienia pociągów w relacji Kraków – Kozłów – Koniecpol – Częstochowa przez planowany przystanek Szczekociny.*

Paradoksalnie pociągi Kolei Małopolskich mają zacząć kursować na trasie Kraków – Częstochowa od grudnia 2022 r. Będzie to jednak weekendowe połączenie komercyjne (przewoźnik otrzymał od Urzędu Transportu Kolejowego zgodę na jego uruchomienie i zamówił rozkład jazdy w PKP PLK).

Przed wszystkim przez Szczekociny przejeżdża codziennie kilkadziesiąt pociągów dalekobieżnych. Linia Koniecpol – Kozłów jest bowiem łącznikiem między Krakowem a Centralną Magistralą Kolejową. Obecnie najbliższe miejsca, w których można wsiąść do pociągów, to oddalone o ponad 20 km od Szczekocin stacje Koniecpol i Sędziszów. Gdyby część pociągów InterCity i TLK otrzymała postoje w Szczekocinach, możliwy stałby się dojazd z tego miasta do Warszawy w około dwie godziny, a do Krakowa w niecałą godzinę. Przez Szczekociny jeżdżą też pociągi do Łodzi, Poznania czy Trójmiasta. Organizatorem połączeń TLK i InterCity jest Ministerstwo Infrastruktury, które jednocześnie koordynuje program przystankowy. Resort podkreśla jednak, że to deklaracje składane przez samorządy są podstawowym warunkiem realizacji poszczególnych koncepcji.

## Warunek warunkowy

Nie zawsze jednak brak samorządowej deklaracji przekreśla szansę na realizację przedsięwzięcia. Wybudowanie przystanku Knurów Szpital planowane jest na linii z Gliwic do Rybnika, którą – choć łączy jedno z największych miast województwa śląskiego – kursuje tylko sobotnio-niedzielny pociąg „Kubalonka” (Gliwice – Rybnik – Wisła). Nowy przystanek ma znaleźć się znacznie bliżej centrum 38-tysięcznego Knurowa niż istniejąca stacja. Koncepcję przystanku Knurów Szpital ministerstwo przesunęło z listy rezerwowej na podstawową – decyzję podjęto mimo braku deklaracji samorządu. – *Województwo śląskie nie złożyło deklaracji o uruchomieniu co najmniej czterech par pociągów na dobę obsługujących planowany przystanek Knurów Szpital* – mówi Sławomir Gruszka i nie zostawia złudzeń, że na linii z Gliwic przez Knurów do Rybnika pociągi zaczną jeździć codziennie. – *Obecnie nie jest planowane zwiększenie liczby połączeń. Dostępne środki finansowe pozwalają tylko na utrzymanie siatki połączeń opartej na obecnym rozkładzie jazdy.*

Również tylko w weekendy pociągi kursują linią Żory – Chybie. Spółka PKP PLK za w sumie 12 mln zł zleciła wybudowanie na niej przystanku Pawłowice Studzionka i nowych peronów na stacji Warszowice. Samorząd województwa nie ma jednak w planach wprowadzenia tu postojów dla sobotnio-

## Kolej bliżej ludzi

Wybrane koncepcje z rządowego programu budowy przystanków kolejowych:

**Oława Zachodnia** Stacja kolejowa Oława znajduje się na południowym wschodzie miasta. Dodatkowy przystanek otworzy kolej na pozostałą część Oławy, gdzie znajdują się rozbudowujące się osiedla mieszkaniowe, centra handlowe czy szpital powiatowy.



**Kraków Piastów** Przystanek zbliży kolej do dużych osiedli Mistrzejowice i Bieńczyce, tworząc wrota do Nowej Huty, oraz zwiększy rolę kolei w obsłudze Krakowa. Istotną kwestią jest wydłużenie do przystanku kolejowej linii tramwajowej z oddalonych o 500 metrów pętli Osiedle Piastów.



**Koziebrody** Choć linia Nasielsk - Sierpc przebiega bezpośrednio przy miejscowości Koziebrody, to przystanek znajduje się wśród pól, prawie 2 km dalej. Program przewiduje jego przeniesienie. Na potrzebę zmiany lokalizacji przystanku dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” zwraca uwagę od 2007 r.



niedzielnych pociągów Kolei Śląskich „Kubalonka” (Gliwice – Rybnik – Wisła) i „Salmopol” (Racibórz – Rybnik – Żywiec). – *Obsługa stacji Warszowice i przystanku Pawłowice Studzionka* – podkreśla Gruszka – *przewidziana jest po zakończeniu inwestycji „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie Jastrzębia-Zdroju z Katowicami” w ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.”.*

Realizacja tej inwestycji jeszcze się zaczęła i do uruchomienia połączeń w relacji Jastrzębie-Zdrój – Katowice daleka droga. W tej sytuacji nowe perony w Warszowicach i Pawłowicach – które mają powstać do końca 2023 r. – prawdopodobnie będą przez kilka lat stać niewykorzystane.

„Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” nie określa trybu działania, w sytuacji gdy samorządy nie wywiążą się z deklaracji obsługi nowych przystanków przez co najmniej cztery pary pociągów na dobę.

KAROL TRAMMER

Tylko 3 min. trwają postoje pociągów relacji Kraków Główny – Olkusz na stacji Jaworzno Szczakowa, gdzie zmieniany jest kierunek jazdy. To najkrócej na całej polskiej sieci kolejowej.

## Dwóch maszynistów, trzy minuty

Bezpośrednie pociągi Kraków – Olkusz kursują od marca 2022 r. i są obsługiwane wiekowymi składami EN57. O to, jak udało się osiągnąć zaledwie trzyminutową zmianę kierunku, pytamy w małopolskim zakładzie Polregio. – *Posiadamy doświadczenie w tym zakresie* – odpowiada naczelnik działu przewozów i dyspozycji Mieczysław Ćwikliński. – *Pociągi prowadzone są w podwójnej obsadzie, w związku z tym nie ma konieczności zmiany kabiny przez maszynistę. Przeprowadzana jest tylko uproszczona próba hamulców.*

Uproszczona próba to – wymagane rozporządzeniem ministra infrastruktury – sprawdzenie przez kierownika pociągu podczas postoju na zmianę kierunku, czy po podjęciu przez maszynistę sterowania z nowej kabiny zadziałał hamulec na końcu składu.

W przypadku pociągów kursujących między Krakowem a Olkuszem mamy do czynienia z powrotem do rozwiązania z lat 90., kiedy to elektryczne zespoły trakcyjne na trasie Kraków Główny – Zakopane obsługiwali maszyniści znajdujący się w kabinach na dwóch końcach składu. Pozwalało to zmieniać kierunek na stacjach Kraków Płaszów, Sucha Beskidzka i Rabka-Zdrój w zaledwie 2 min.

## Rzeczywisty czas

– *W przypadku zainteresowania skróceniem zmiany kierunku przewoźnik zobowiązany jest do przeprowadzenia chronometrażu, czyli pomiaru rzeczywistego czasu jej wykonywania* – informuje Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która odpowiada za konstruowanie rozkładu jazdy.

Na wykonanie pomiarów zdecydowały się między innymi Koleje Dolnośląskie. – *Na podstawie wykonanego wspólnie z PKP PLK chronometrażu dla czteroczłonowych składów 31WE udało się skrócić z 12 min. do 8 min. postój na zmianę kierunku w Węglińcu dla pociągów relacji Wrocław Główny – Lubiąż Śląski* – mówi Andrzej Padniewski z biura prasowego Kolei Dolnośląskich. Jeszcze krótsze czasy postoju udało się osiągnąć temu przewoźnikowi na stacji Wałbrzych Główny – tu kierunek zmieniają pociągi relacji Wałbrzych Miasto – Kłodzko Miasto, które obsługiwane są szynobusami: – *Dla pojazdów dwuczłonowych możliwość zmiany kierunku jazdy wynosi 5-6 min., a dla jednoczłonowych 4 min.* – mówi Padniewski. Również w 4 min. zmienia kierunek duża część szynobusów Kolei Dolnośląskich na stacji Kamieniec Ząbkowicki.

## Genne minuty

Szynobusy spółki Polregio kursujące na trasie Lublin – Zamość zmieniają kierunek w Rejowcu i Zawadzie. Na każdej z tych stacji trwa to zgodnie z rozkładem jazdy po 6 min.

# Czas na zmianę

Przewoźnicy regionalni skracają postoje na zmianę kierunku jazdy do kilku minut. Pociągom PKP Intercity zajmuje to nawet pół godziny



• Pociąg relacji Olkusz – Kraków podczas trwającej tylko trzy minuty zmiany kierunku jazdy na stacji Jaworzno Szczakowa.

Elektrycznym zespołem trakcyjnym, które kursują między Poznaniem a Łodzią, zmiana kierunku na stacji Ostrów Wielkopolski zajmuje w przypadku Kolei Wielkopolskich 13-20 min., a w przypadku Polregio 11-21 min. – *Przyjęty normatyw zmiany kierunku jazdy w Ostrowie Wielkopolskim uwzględnia niezbędne czynności związane ze zmianą kabiny maszynisty i uproszczoną próbą hamulca* – wyjaśnia Justyna Grzesik z wielkopolskiego Polregio. – *Średni czas na wykonanie tych zadań to około 12 min.*

Tymczasem pociągom Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej kursującym w relacji Łódź – Poznań wystarcza na zmianę kierunku w Ostrowie Wielkopolskim 6 min. Procedurę chronometrażu ŁKA przeszła już w 2016 r. – ustalono wówczas, że eksploatowane przez spółkę składy mogą zmieniać kierunek jazdy w 5 min. – *Dla skrócenia czasu uproszczoną próbę hamulca przy zmianie czoła wykonuje maszynista jednoosobowo* – mówi Iwona Borowińska z ŁKA. Jest to możliwe dzięki umieszczeniom w kabinie maszynisty urządzeniom monitorującym stan hamulców (to standardowe wyposażenie nowego taboru).

## 10 minut, czyli pół godziny

O ile kolejni przewoźnicy regionalni dążą do skracania postojów na zmianę kierunku jazdy do kilku minut, o tyle w ruchu dalekobieżnym trwa to dużo dłużej. Owszem wynika to też z faktu, że duża część pociągów PKP Intercity to składy wagonowe, wymagające odłączenia lokomotywy, przestawienia jej na drugi koniec składu i ponownego podłączenia.

– *Ustalony minimalny czas na zmianę czoła pociągów pasażerskich prowadzonych lokomotywami wynosi 10 min.* – informuje rzecznik PKP PLK, natomiast Katarzyna

Grzduk, rzeczniczka prasowa PKP Intercity, oznajmia: – *Czas niezbędny na wykonanie zmiany kierunku jazdy składu wagonowego wynosi do kilkunastu minut.*

Faktycznie jednak przeznaczają się na to w rozkładzie jazdy więcej czasu. Pociągowi TLK „Flisak” relacji Gdynia – Katowice zmiana kierunku jazdy na stacji Laskowice Pomorskie zajmuje 20 min. Biorąc pod uwagę, że zmiana lokomotywy spalinywej na elektryczną w Płocku trwa 30 min., to tylko te dwa postoje wydłużają czas jazdy pociągu „Flisak” o niemal godzinę.

Pociąg IC „Zamojski” relacji Hrubieszów – Warszawa – Kołobrzeg zmienia kierunek na stacji Zawada przez 25 min. Pociąg TLK „Kociewie” kursujący na trasie Łódź – Gdynia spędza na stacji Bydgoszcz Główna 29 min. Tyle samo zajmuje na stacji Tczew zmiana kierunku jazdy pociągu TLK „Bory Tucholskie” relacji Kostrzyn – Gdynia.

– *Spółka stara się, by te czasy były jak najkrótsze* – zapewnia Grzduk, ale zastrzega, że zależy to od wielu kwestii: – *Należą do nich ruch innych pociągów na stacji, długość torów stacyjnych, rozmieszczenie semaforów i tarcz manewrowych czy prowadzone przez PKP PLK prace modernizacyjne.*

Na zmianę kierunku jazdy elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt i Dart – które nie wymagają manewrów – spółka PKP Intercity standardowo przyjmuje 10-12 min. Zakłada to dużą rezerwę, gdyż w praktyce zmiana kierunku składu zespólonego możliwa jest w znacznie krótszym czasie. Można się o tym przekonać, gdy pociąg nadrabia opóźnienie. Na przykład 27 października 2022 r. pociąg IC „Oleńka” z Wrocławia do Bydgoszczy, obsługiwany zespołem Dart, stał na stacji Iława Główna – gdzie ma miejsce zmiana kierunku jazdy – dokładnie 4 min. 38 sek.

KAROL TRAMMER



Z dniem 11 grudnia 2022 r. wydłużona na Litwę zostanie trasa pociągu „Hańcza”, kursującego obecnie w relacji Kraków – Warszawa – Białystok – Suwałki. Dotrze on jednak tylko do pierwszej z granic stacji Mockava. Tu ma być zapewniona przesiadka na skład spółki LTG Link. – *Pociąg będzie przewozić pasażerów od Mockavy przez Kowno do Wilna linią szerokotorową* – mówi Andrius Jovaiša, który w grupie LTG zajmuje się relacjami międzynarodowymi.

## Długie rozmowy

Pociąg PKP Intercity przestał przejeżdżać przez polsko-litewską granicę w 2013 r. Powodem zawieszenia były prace budowlane na terenie Litwy. Obejmowały nie tylko modernizację linii szerokotorowej, ale także budowę równoległe do niej – na liczącym ponad 100 km odcinku od granicy do Kowna – toru o prześwicie 1435 mm. Jego otwarcie we wrześniu 2015 r. stanowiło symboliczne wpięcie Litwy w europejski system kolejowy. Reszta litewskiej sieci ma rozstaw 1520 mm. Gdy normalnotorowa inwestycja została zrealizowana, przystąpiono do rozmów o przywróceniu ruchu pasażerskiego między Polską a Litwą.

Spółka PKP Intercity nie chciała, aby uruchomienie połączenia wiązało się ze zwiększeniem zapotrzebowania na tabor. Chodziło o to, aby skład pociągu „Hańcza” był w stanie jednego dnia obsłużyć całą trasę z Krakowa i z powrotem. Nie dało się tego pogodzić z kursowaniem pociągu dalej niż do pierwszej stacji na terenie Litwy. Tymczasem przedstawiciele LTG Link oczekiwali, że polski pociąg dotrze normalnym torem aż do Kowna, tak by to 300-tysięczne miasto – drugie pod względem ludności na Litwie – uzyskało połączenie z Warszawą bez przesiadki po drodze. Litewscy kolejarze nie byli jednak w stanie zapewnić spalinowozu do obsługi pociągu na swoim odcinku, gdyż LTG Link nie ma lokomotyw o rozstawie 1435 mm. Pociąg aż do Kowna musiałby być prowadzony spalinowozem PKP Intercity, co dla narzekającej na niedobory tego taboru spółki było nie do przyjęcia.

Wówczas zrodziła się koncepcja, aby do Kowna wydłużyć trasę pociągu „Podlasiak” relacji Szczecin – Warszawa – Białystok – Suwałki. Jako że skład spędza w Suwałkach noc, mógłby w tym czasie – bez konieczności angażowania dodatkowego taboru – dotrzeć po 1:00 do Kowna i przed 5:00 wyruszyć z powrotem. Rozwiązanie zostało odrzucone, gdyż strona litewska uznała, że zapewnianie o takich porach w Kownie skomunikowania do i z Wilna nie miałoby sensu. Pociągi z Kowna do Wilna kursują raz na godzinę między 5:00 a 22:00 i pokonują tę 103-kilometrową trasę w około 1 godz. 25 min.

## Może pojechać

Na etapie negocjacji przedstawiciele LTG obawiali się też o frekwencję, zwłaszcza jeśli połączenie powstałoby w nieatrakcyjnej formie. Przed 10 laty skromna oferta w postaci jednego kursu dziennie nie budziła dużego zainteresowania. O ile w wakacje – według pomiaru potoków pasażerskich z 2011 r., czyli sprzed zawieszenia połączenia,

# Normalnotorowe relacje

Po 10 latach wraca pociąg PKP Intercity łączący Polskę z Litwą. Negocjacje w sprawie tego połączenia ciągnęły się od 2015 roku

„Hańczą” granicę przekraczało maksymalnie 93 pasażerów, o tyle poza sezonem zdarzało się, że w pociągu było zaledwie pięć osób.

Wydawało się, że w negocjacjach nastąpił pat, lecz we wrześniu 2020 r. prezesi PKP Intercity i LTG Link w obecności premierów Polski i Litwy podpisali list intencyjny w sprawie połączenia stolic obu krajów. Jak wtedy informowało PKP Intercity, „pierwszy pociąg na tej trasie może pojechać już w drugiej połowie 2021 r.”. Choć start połączenia przesunięto o rok, to i tak pociąg „Hańcza” nie dotrze do Kowna.

Podróż koleją z Warszawy do Wilna trwać ma 8 godz. 59 min. (z czego 31 min. zajmie zmiana elektrowozu na lokomotywę spalinową w Białymstoku, 25 min. zmiana kierunku jazdy w Suwałkach i 24 min. przesiadka na stacji Mockava). Autobusy firm FlixBus i Lux Express trasę Warszawa – Wilno pokonują w około 8 godz. 15 min.

## Pociąg pojawia się, pociąg znika

Wraz z wydłużeniem trasy pociągu PKP Intercity zniknie obsługiwany szynobusem pociąg Polregio relacji Białystok – Suwałki – Kowno. Został on uruchomiony z dużą pompą w czerwcu 2016 r. – *Wznowione połączenie między naszymi krajami jest ważnym krokiem strategicznym dla obu stron. To ważne porozumienie stworzy dla naszych pasażerów możliwość szybkiego i wygodnego dotarcia pociągiem do Europy* – mówi ówczesny prezes LTG Stasys Dailydka, mimo że pociąg jeździł tylko w weekendy. Po nastaniu epidemii jego kursowanie na długi czas zostało zawieszono. Pociąg wrócił na tory dopiero z początkiem lipca 2022 r. Okazuje się, że tylko na pół roku. – *Koleje litewskie wycofują się ze współpracy i wypowiadają obowiązującą umowę* – mówi Małgorzata Półtorak z samorządu województwa podlaskiego. – *W związku z tym od 11 grudnia 2022 r. pociągi do Kowna nie będą uruchamiane.*

Gdy połączenie szynobusem zostanie zlikwidowane, a połączenie PKP Intercity będzie docierało tylko do stacji Mockava, to litewska linia normalnotorowa przestanie służyć pociągom pasażerskim. W ostatnim czasie zwiększa się na niej ruch towarowy. Wraz z torem o prześwicie 1435 mm powstał Kauno Intermodalinis Terminalas, gdzie odbywa się przeładunek między pociągami szerokotorowymi i normalnotorowymi. – *Na przykład LTG Cargo przewozi ładunki intermodalne z terminalu w Kownie do Duisburga w Niemczech* – mówi Andrius Jovaiša. I dodaje: – *Również LTG Link szuka możliwości wykorzystania toru o szerokości 1435 mm i dalszego rozwoju bezpośrednich połączeń pasażerskich Litwy z Polską.*

Jedną z koncepcji zakłada, aby do pociągu „Hańcza” dołączył pociąg „Nałkowska”

relacji Wrocław – Warszawa – Białystok, którego trasa miałaby zostać wydłużona na Litwę i to aż do Kowna. Warunkiem jest jednak pozyskanie przez spółkę LTG Link lokomotyw normalnotorowych. Albowiem zgodnie z założeniem, to litewski przewoźnik miałby zapewnić spalinowóz do prowadzenia pociągu między Białymstokiem i Kownem.

KAROL TRAMMER

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

## „Polska jest oknem Litwy”

STANISLAV VIDTMANN

attaché ds. transportu w Ambasadzie Litwy

„Z BIEGIEM SZYN”: Rail Baltica to przedsięwzięcie, które daje nadzieje na rozwój połączeń między Polską a Litwą. Czy nie jest jednak tak, że czekamy aż ta magistrała powstanie, nie wykorzystując istniejących możliwości?

STANISLAV VIDTMANN: Spojrzałbym na to z odwrotnej perspektywy. Uruchomienie połączenia Wilno - Warszawa, które nastąpić ma w grudniu 2022 r., to początek przyciągania pasażerów do kolei w podróżach między naszymi krajami. Chodzi o stopniowe rozwijanie segmentu pasażerskiego, czego zwieńczeniem będzie uruchomienie szybkich połączeń po linii Rail Baltica. Polska jest oknem Litwy na resztę Europy i w związku z tym jest kluczowym partnerem, jeśli chodzi o rozwój transportu. Nie tylko kolejowego, ale też drogowego czy lotniczego - bardzo uważnie obserwujemy projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego, który zakłada przyciągnięcie za pomocą szprych kolejowych klientów także z okolicznych krajów.

- Czy widoczna w ostatnich latach ogólna poprawa relacji polsko-litewskich zaczyna być widoczna także w kwestii transportu kolejowego?

- Wyraźnie w ciągu ostatnich lat poprawiła się wzajemna sprawczość. Aktualnie na przykład wspieramy stronę polską w rozwiązywaniu problemu węglowego i wspólnie poszukujemy rozwiązań. Choć nasz port w Kłajpedzie - jako położony w centrum miasta - nie jest za bardzo dostosowany do przyjmowania węgla, to Litwa ma możliwość przepuszczenia przez swoje terytorium pociągów węglowych z portów łotewskich.

- Czy oś północ-południe może stać się dla Litwy podstawowym kierunkiem tranzytu Kolejowego w miejsce kierunku między Białorusią a obwodem kaliningradzkim?

- Szczególnie w ruchu towarowym Litwa zawsze była krajem tranzytowym. Wojna w Ukrainie oraz sytuacja w Rosji i Białorusi powoduje w sposób naturalny, że należy te priorytety przemyśleć na nowo i przeorientować. Nasze interesy polityczne i ekonomiczne zogniskowane są w Unii Europejskiej. Jesteśmy częścią Zachodu i chcemy żeby nie miało to tylko płaszczyzny narracyjnej, ale żeby funkcjonowało także w praktycznym wymiarze.

ROZMAWIŁ KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Dworzec niedworzec

Udawać, że się nie jest tym, czym się jest? Kończy się dobrze, kończy źle? Dworzec w Szydłowcu swoim wyglądem bardzo udatnie udawał, iż jest niedworcem. Widziano ludzi stojących przed nim i pytających, gdzie jest dworzec. Widziano innych dyskutujących, co w nim się mieści. Młyn? Duża kuźnia? Mała fabryka? Aż cel osiągnął. Zamknięto go! Jest obecnie dewastowanym pustostanem. Dworcem, niedworcem, dworcem w stanie spoczynku? Oryginalnością przyciąga oko. Może to właśnie lubi najbardziej?



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Bystrzyca”

#### Wrocław Główny - Kudowa-Zdrój

Pociąg Kolei Dolnośląskich „Bystrzyca” właściwie ma trzy patronki. Na Dolnym Śląsku płyną bowiem trzy rzeki noszące tę nazwę. A nieco kręty przebieg trasy pociągu – z Wrocławia przez Wałbrzych, Nową Rudę, Kłodzko do Kudowy-Zdroju – niejako ma na celu przynajmniej zbliżenie się do każdej z nich. Pierwszą z Bystrzyc – mającą źródło w Górach Suchych, a ujście do Odry na północnym zachodzie Wrocławia – pociąg przekracza dwukrotnie. Najpierw zbliżając się do Kątów Wrocławskich, gdzie wzdłuż rzeki rozciąga się Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy. Tę samą rzekę przekracza kilkudziesiąt kilometrów dalej – w Bartnicy nieopodal Nowej Rudy. W Kłodzku, odbijając na linię do Kudowy-Zdroju, „Bystrzyca” przejeżdża w pobliżu miejsca, gdzie do Nysy Kłodzkiej wpływa druga z patronek: Bystrzyca Dusznicka. Na liczącym nieco ponad 20 kilometrów odcinku od Kłodzka do Dusznik-Zdroju trasa pociągu aż pięć razy przecina się z Bystrzycą Dusznicką – płynie ona nie tylko przez Duszniki-Zdrój, ale także przez Polanicę-Zdrój oraz Piekelną Dolinę, którą linia kolejowa przeciska się między Górami Stołowymi i Górami Bystrzyckimi. A w Górach Bystrzyckich – kilka kilometrów na południe od linii kolejowej – na zboczu góry Piekelnica źródło ma trzecia z patronek: Bystrzyca, która płynie do miasta Bystrzyca Kłodzka i tam uchodzi do Nysy Kłodzkiej.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Spełniamy wszelkie wymogi bezpieczeństwa pracy przy wykonywaniu robót na obszarze kolejowym określone w wewnętrznych regulacjach Spółki, jak i te zawarte w przepisach powszechnych”

źródło: miesięcznik „Infrator”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji  
PKP Polskie Linie Kolejowe

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Okolo piątej rano odchodził z Bonarki – bo ona nam była najbliższa – pociąg na południe, w góry. Parowóz ciągnął niedużo wagonów, ale każdy był wspaniały. Osobowy, prawie pusty, i do każdego przedziału wchodziło się z zewnątrz osobnym wejściem. Mieścił osiem miejsc, dokładnie tyle, ile nas jechało. Cztery dziewczyny i czterech chłopców. Ławki były drewniane. Zaczynały się i kończyły oknami przeciwnych drzwi, tak że można było, nie ruszając się z miejsca, wyglądać jednocześnie z obu stron pociągu. Na początku jechało się przez wyziewy miasta, jakieś fabryki, pojedyncze brzydkie kamienice, baraki, dymiące kominy. Borek Fałęcki, Swoszowice, Skawina. A potem już otwarty świat. Różnił się od dzisiejszego może tylko jednym. Wszystkie pola, łąki i lasy wydawały się rosnać swobodniej, jakąś nieskrępowaną potrzebą rośnięcia, nie ograniczoną ludzką interwencją. Nie było szos, tylko miedze, ścieżki, przecinki leśne i wydeptane kołami wozów i kopytami koni dróżki dojazdowe do wsi albo do granic pól, które wiły się także naturalnie, nie z potrzeby człowieka, tylko wytyczone nietykalnością przyrody. Ponieważ powietrze było czyste, a ziemia zostawiona sobie, bez sztucznych nawozów, zapach pól, całej niezamieszkałej przestrzeni, był tylko zapachem wszystkich roślin razem i każdej z nich z osobna. Pociąg jechał do Chabówki, a może do Wadowic, ale my wysiadaliśmy wcześniej. W Kalwarii Lanckoronie”

Gustaw Holoubek\*, „Wspomnienia z niepamięci”

\*żył w latach 1923-2008, aktor, reżyser i aktor teatrów

# 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 5,20 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.