

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

NIESPODZIEWANY POWRÓT



Fenomen połączenia Ostrołęka – Białystok

POLITYKA

Zerowy VAT na bilety: konkret bez konkretów

„Wprowadzimy 0% VAT na transport publiczny, aby obniżyć ceny biletów dla Polaków” – tak brzmiał jeden ze 100 konkretów ogłoszonych przed wyborami parlamentarnymi przez Koalicję Obywatelską. Wszystkie konkrety miały zostać zrealizowane w ciągu pierwszych 100 dni rządu.

Gdy 22 marca 2024 r. minęło 100 dni od zaprzysiężenia rządu Donalda Tuska, na prowadzonej przez Koalicję Obywatelską stronie internetowej poświęconej postępowi we wdrażaniu 100 konkretów pojawiła się następująca informacja: „Ministerstwo Finansów przygotowuje przepisy wprowadzające obniżoną do 0% stawkę VAT na określone usługi transportu pasażerskiego”.

Zapytaliśmy więc resort finansów, kiedy dojdzie do obniżenia stawki VAT na bilety z 8% do 0%, a także jakie już podjęto działania w tej sprawie oraz co jeszcze pozostało do zrobienia. Po 18 dniach nadeszła odpowiedź: „Obecnie w Ministerstwie Finansów prowadzone są analizy związane z potencjalnym obniżeniem – z 8% do 0% – stawki VAT dla określonych kategorii usług transportu pasażerskiego, dotyczące między innymi zakresu zmian, korzyści dla poszczególnych uczestników rynku oraz potencjalnych skutków finansowych dla strony dochodowej i wydatkowej budżetu państwa”.

Z analizy serwisu internetowego Demagog wynika, że rząd Donalda Tuska przez pierwszych 100 dni sprawowania władzy zdołał zrealizować tylko sześć ze 100 konkretów. Konkrety dotyczące obniżenia stawki VAT na bilety jest jedynym, który odnosi się do transportu publicznego. Cieszy się on szerokim poparciem politycznym – zredukowanie podatku na bilety w poprzedniej kadencji postulowały zarówno Konfederacja, jak i Lewica. – *Będę proponował, żeby zlikwidowano VAT do biletów* – mówił już w 2020 r. prezydent Andrzej Duda. Następnie rząd Prawa i Sprawiedliwości podjął prace w tym zakresie, lecz nie doprowadził ich do końca. ●

INTEGRACJA

Radomski bilet kolejowo-autobusowy

Radomski Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji zapowiedział, że od czerwca 2024 r. w taryfie Kolei Mazowieckich pojawi się oferta „Bilet zintegrowany z Radomiem”. Ma on uprawniać do przejazdu pociągiem do Radomia i następnie korzystania przez godzinę z radomskich autobusów miejskich. Oferta zapewni tylko wygodę, bo cena biletu zintegrowanego stanowić ma sumę cen biletu Kolei Mazowieckich i 60-minutowego biletu autobusowego. Jest to pierwsza podjęta poza Warszawą współpraca Kolei Mazowieckich z organizatorem transportu miejskiego.

Jak na razie nie przewiduje się wprowadzenia rozwiązania, które umożliwiłoby przejazdy z biletami radomskiego transportu miejskiego pociągami Kolei Mazowieckich w granicach Radomia oraz obsługiwanych przez radomską komunikację miejską gmin Kowala, Jedlnia-Letnisko i Jastrzębia. Na tym obszarze działa w sumie 15 stacji i przystanków kolejowych, a budowa kolejnych jest już w planach. ●

INFRASTRUKTURA

Drogi po kolei

Szykują się kolejne sytuacje, w których rozbudowa sieci dróg pogrzebie szanse na rewitalizację nieczynnych linii kolejowych.

Planowana przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich północno-wschodnia obwodnica Kościana ma przerwać linię kolejową Kościan – Gostyń, którą pociągi pasażerskie jeździły do 1991 r. Przerwanie toru nową drogą utrudni przywrócenie tej linii do życia, a zapewniała ona najkrótsze połączenie Gostynia z Poznaniem.

Również w Wielkopolsce planowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad modernizacja drogi 24 ma przerwać nieczynną linię Poznań – Pniewy – Międzychód.

Będą to kolejne przypadki, gdy rozbudowa dróg odbywa się kosztem infrastruktury kolejowej, poważnie utrudniając lub wręcz uniemożliwiając powrót kolei w przyszłości. Przypomnijmy, że tylko w ostatnich latach śladem linii kolejowych poprowadzono na Pomorzu Zachodnim drogę krajową 26 w Myśliborzu i drogę wojewódzką 151 w Barlinku, a między tymi miastami nieczynną linię przerwano drogą ekspresową S3. ●

POŁĄCZENIA

PKP Intercity zbliży się do centrów

Od grudnia 2024 r. pociągi PKP Intercity przestaną stawać na stacji Mława, a w zamian otrzymają postoje na przystanku Mława Miasto, na którym już w połowie 2023 r. – właśnie z myślą o przyjmowaniu długich składów dalekobieżnych – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wydłużyła perony z 300 do 400 metrów. Z kursujących przez Mławę pociągów najdłuższy skład ma „Pobrzeże” relacji Łódź – Kołobrzeg, liczące 12 wagonów i 320 metrów długości.

Z przystanku Mława Miasto do śródmieścia jest 1,5 km, zaś ze stacji Mława 3 km. – *Przeniesienie postoju pociągów dalekobieżnych bliżej centrum jest dobrą stroną* – ocenia Bartłomiej Adamkiewicz z inicjatywy Kolejowa Mława, ale zwraca uwagę na gorsze wyposażenie przystanku Mława Miasto: – *Minusem jest brak wyświetlaczy na peronach i w poczekalni oraz brak nagłośnienia w poczekalni, która w dodatku jest zamknięta w niedzielę*.

Poczekalnia mieści się w centrum handlowym, które jest zlokalizowane po drugiej stronie ulicy względem przystanku Mława Miasto. Znajduje się tam kasa biletowa czynna od poniedziałku do soboty w godz. 5:10-16:20, lecz Koleje Mazowieckie planują ją zamknąć z końcem sierpnia 2024 r. Na stacji Mława kasa nie funkcjonuje, ale działa tam automat biletowy.

Bezpośrednio przy przystanku kolejowym Mława Miasto przebiega trasa tylko jednej linii autobusowej mławskiej komunikacji miejskiej, zaś przy stacji Mława spotykają się wszystkie cztery linie. – *Przy przystanku Mława Miasto jest za mała liczba miejsc parkingowych* – dodaje Adamkiewicz.

– *Przeniesienie postojów ze stacji Mława na przystanek Mława Miasto ma charakter pilotażowy* – zaznacza Anna Szumańska, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury. – *Rozwiązanie będzie monitorowane pod względem frekwencji, a organizator wraz z przewoźnikiem i zarządcą infrastruktury kolejowej zdecydują o jego utrzymaniu podczas prac nad kolejną edycją rozkładu jazdy*.

Zmiana miejsc zatrzymywania się pociągów dalekobieżnych wchodzi w grę także w innych miastach. Na linii Poznań – Kołobrzeg trwa budowa przystanku w centrum Jastrowia. Będą tu mogły zostać przeniesione postoje pociągów PKP Intercity z położonej na uboczu stacji Jastrowie. Na powstającym przystanku Jastrowie Miasto budowany jest 400-metrowy peron, dopasowany do długich składów dalekobieżnych.

Od 2020 r. na linii Lublin – Stalowa Wola funkcjonuje przystanek Zaklików Miasto, z którego do centrum miasta jest o połowę bliżej niż ze stacji Zaklików. 300-metrowy peron na przystanku Zaklików Miasto ma długość odpowiednią dla wszystkich kursujących wtedy składów PKP Intercity, ale nadal zatrzymują się one na starej stacji.

Rzeczniczka ministerstwa nie jest w stanie udzielić informacji, które miasta typowane są do przeniesienia postojów pociągów PKP Intercity. – *Na tym etapie nie ma możliwości przekazania wiążących informacji na temat siatki przystanków pociągów bądź zmian w tym zakresie* – mówi Szumańska.

W części miast na przeniesienie postojów nie pozwalają wymiary nowych peronów. Problem dotyczy otwartego w 2023 r. przystanku Koniecpol Centrum, gdzie powstały 90-metrowe perony. Są dostosowane do kursujących na trasie Częstochowa – Kielce składów regionalnych, ale są za krótkie dla większości jadących przez Koniecpol pociągów PKP Intercity. Wszystko więc wskazuje na to, że składy dalekobieżne nadal będą stawać na stacji Koniecpol, zlokalizowanej we wschodniej części miasta – około 2 km od rynku. Podobnie sytuacja wygląda z przystankami Lubartów Lipowa i Parczew Kolejowa – choć leżą one bliżej centrów miast niż stacje Lubartów i Parczew, to 100-metrowe perony są za krótkie dla pociągów PKP Intercity. ●

RUCH

Przewoźnicy przyspieszają powoli

Już pół roku obowiązuje rozporządzenie zezwalające na to, aby pociągi osiągające prędkość 160 km/h prowadził jeden maszynista. Wcześniej przy pojedynczej obsadzie nie można było jechać szybciej niż 130 km/h. Nowe przepisy weszły w życie 29 listopada 2023 r., a więc tuż przed wdrożeniem rozkładu jazdy 2023/2024, przez co nie dało się uwzględnić w nim możliwości wynikających ze zmiany przepisów i skrócić czasów przejazdu.

Jak na razie udało się wyeliminować opóźnienia spowodowane brakami kadrowymi w PKP Intercity: zniknęły sytuacje, w których pociąg wytrasowany z prędkością 160 km/h nie może – przy braku drugiego maszynisty – jechać szybciej niż 130 km/h. W lutym 2024 r. punktualnie lub z opóźnieniem mniejszym niż 6 min. dotarło do stacji docelowych 83% pociągów PKP Intercity. Rok wcześniej, w lutym 2023 r., ten wskaźnik osiągnęło tylko 76% pociągów przewoźnika.

Planowe czasy przejazdu pociągów PKP Intercity są w miarę możliwości skracane wraz z bieżącymi zmianami rozkładu jazdy: – *Niewielkie korekty czasów jazdy wystąpiły od 10 marca 2024 r.* – mówi Marta Ziemska z PKP Intercity. – *Znaczące skrócenie czasów jazdy nastąpi od kolejnej korekty, czyli od 9 czerwca 2024 r.*

Póki maksymalna prędkość konkretnego pociągu jest określona na poziomie 130 km/h, to nie można jej przekraczać, nawet jeśli infrastruktura i tabor to umożliwiają. – *Zgodnie z obowiązującymi w spółce przepisami, maszynista musi przestrzegać prędkości wskazanej dla danego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Żaden powód nie dopuszcza możliwości jej przekroczenia* – podkreśla Ziemska.

Przejsiówce rozwiązanie przyjęły Koleje Mazowieckie, które dla około 300 swoich połączeń – obsługiwanych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi ER160, ER75, EN76, 45WE i składami piętrowymi – podniosły w wewnętrznych rozkładach jazdy prędkość z 130 km/h do 160 km/h, ale jak na razie z zachowaniem pierwotnie zaplanowanych czasów jazdy. – *Podwyższenie prędkości ma na celu przede wszystkim zminimalizowanie ewentualnych opóźnień* – zaznacza Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich.

Inni przewoźnicy regionalni z rezerwą podchodzą do przepisów pozwalających przyspieszyć pociągi. Koleje Śląskie nie wykorzystują parametrów posiadanych 47 składów mogących rozpędzać się do 160 km/h. Taką prędkość można osiągać na liniach z Katowic do Częstochowy i Krakowa, ale na tych trasach nawet pociągi przyspieszone poruszają się wolniej. – *Pociągi Kolei Śląskich nie jeżdżą szybciej niż 120 km/h* – mówi Maciej Pezdek z biura prasowego spółki.

Do 160 km/h nie rozpędzają się również pociągi Kolei Małopolskich. – *Stosunkowo wysoki byłby wzrost kosztów energii przy korzyściach rzędu kilku minut* – wskazuje prezes małopolskiego przewoźnika Tomasz Warchoń. – *Wraz ze wzmocnieniem naszych możliwości taborowych w kolejnych latach zamierzamy uruchomić pociągi przyspieszone, w pierwszej kolejności w relacji Kraków – Tarnów. To pozwoli nam najlepiej wykorzystać możliwości jazdy z prędkością 160 km/h.*

Uruchomienie kilku pociągów przyspieszonych, które mają osiągać prędkość 160 km/h, planowane jest od grudnia 2024 r. w Wielkopolsce. – *W obecnym rozkładzie jazdy Koleje Wielkopolskie nie uruchamiają pociągów z prędkością powyżej 130 km/h* – mówi Dariusz Kaszyński, rzecznik wielkopolskiej spółki, która posiada 39 składów mogących rozpędzać się do 160 km/h. Kursowanie z taką prędkością umożliwiają linie z Poznania do Krzyża, Gniezna, Kutna, Rawicza i Zbąszynka. ●

KONKURENCJA

Czas przetargów

31 grudnia 2024 r. kończy się umowa na realizację przewozów kolejowych zawarta przez samorząd województwa podlaskiego ze spółką Polregio. Tę umowę – obejmującą lata 2021-2024 – podpisano w grudniu 2020 r. W myśl pakietu przepisów kolejowych Unii Europejskiej tylko do końca 2020 r. możliwe było zawieranie umów na przewozy bez przetargów.

Aby zawrzeć umowę na lata 2025-2029, podlaski samorząd we wrześniu 2023 r. ogłosił przetarg. Wpłynęły oferty od dwóch przewoźników: rządowo-samorządowa spółka Polregio zaproponowała cenę 498,5 mln zł, a prywatna firma Arriva 439,8 mln zł. Jako że oferty przekroczyły kwotę 367,8 mln zł, którą samorząd zaplanował przeznaczyć na pięcioletni kontrakt przewozowy, postępowanie przetargowe unieważniono.

W lutym 2024 r. ogłoszono kolejne postępowanie przetargowe. Po otwarciu ofert okazało się, że Arriva w drugim podejściu przedstawiła na podobnym poziomie (443,9 mln zł), a Polregio mocno zeszło z ceny i zaoferowało 379,8 mln zł. W czasie trwania przetargu termin kontraktu przesunięto na lata 2026-2030, co oznacza, że konieczne będzie tymczasowe zlecenie przewozów na rok 2025.

Podlaski samorząd nie wykorzystał przetargu jako okazji do rozbudowy oferty przewozowej – zaplanowana liczba połączeń generalnie ma być taka sama jak obecnie. Przykładowo z Białegostoku do Ełku nadal mają kursować zaledwie cztery pociągi na dobę, zwiększyć ma się liczba pociągów z Suwałk do Białegostoku, ale tylko z czterech do pięciu dziennie.

Wkrótce przetargi będą musiały zostać ogłoszone w kolejnych regionach. Do końca 2025 r. obowiązuje umowa z Polregio na Podkarpaciu, a do końca 2026 r. obowiązują umowy na Pomorzu (ze spółkami Polregio i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście) oraz na Warmii i Mazurach (z Polregio). ●

ZAGRANICA

Niemiecka skala

W Niemczech w 2023 r. pasażerowie odbyli 2 mld 583 mln podróży koleją. To prawie siedem razy lepszy wynik od odnotowanych w Polsce 374 mln podróży. A liczące 84,6 mln mieszkańców Niemcy są krajem tylko nieco ponad dwukrotnie ludniejszym od Polski, która liczy 37,7 mln mieszkańców. Pokazuje to, że skala przewozów w naszym kraju wciąż jest niewielka.

Gdy jednak porównać wyniki tylko przewoźników dalekobieżnych, to rozdźwięk

wyraźnie się zmniejsza. W 2023 r. spółka PKP Intercity odnotowała 68 mln podróży, zaś jej niemiecki odpowiednik – spółka DB Fernverkehr – 140 mln podróży. Wyniki dla ruchu dalekobieżnego są więc proporcjonalne do liczby ludności obydwu krajów. I to mimo faktu, że poziom funkcjonowania spółek PKP Intercity i DB Fernverkehr jest zupełnie inny. Flota niemieckiego przewoźnika obejmuje 405 składów InterCityExpress, które na około 1,5 tys. km linii osiągają prędkości 230-300 km/h. W Polsce zaś nie ma żadnego odcinka umożliwiającego jazdę z prędkością większą niż 200 km/h.

O ile PKP Intercity w 2023 r. osiągnęło rekordową liczbę pasażerów, o tyle dla uruchamiającego połączenia Intercity i InterCityExpress przewoźnika DB Fernverkehr jak dotąd rekordowy był 2019 r., w którym odnotowano 151 mln podróży. Na niższy wynik wpłynąć mogło wprowadzenie od maja 2023 r. biletu *Deutschlandticket*, który za 49 euro miesięcznie uprawnia do podróży pociągami regionalnymi po całych Niemczech. Jego posiadaczy może to skłaniać do odbywania pociągami regionalnymi dalszych podróży. Zwłaszcza że pociągi RegionalExpress od dawna obsługują też ponadregionalne relacje.

W 2023 r. pociągi PKP Intercity pokonały w sumie 67 mln km, a pociągi DB Fernverkehr 158 mln km. Dane z Niemiec pokazują przede wszystkim, że o znaczeniu kolei decydują bazujące na dużej częstotliwości połączenia regionalne i aglomeracyjne. Samą koleją aglomeracyjną S-Bahn Berlin w 2023 r. pasażerowie odbyli 473 mln podróży – to wynik lepszy niż łącznie wszystkich polskich przewoźników. Kolej S-Bahn obsługująca 633-tysięczny Stuttgart i otaczającą go aglomerację odnotowała 101 mln podróży, czyli więcej niż przewoźnicy obsługujący województwo mazowieckie razem wzięci: Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa i Szybka Kolej Miejska (83 mln podróży). ●



● Pociąg InterCityExpress relacji Berlin – Kolonia.

Do końca obecnej dekady planowane jest w różnych regionach Polski przywrócenie do życia setek kilometrów linii kolejowych – w tym tras niezelektryfikowanych. Zapewnienie taboru do ich obsługi będzie wyzwaniem, bo uzyskanie dofinansowania unijnego na zakup pociągów spalinowych jest już niemożliwe.

– *Wyłączenie finansowania ze środków Unii Europejskiej taboru spalinowego wynika z przepisów ustanowionych na poziomie unijnym* – mówi Małgorzata Wujek z rządowego Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które zarządza funduszami przeznaczonymi na infrastrukturę i transport.

Brak dotacji na pociągi spalinowe wynika z ogłoszonego w 2019 r. Europejskiego Zielonego Ładu. – *Strategia określa energię elektryczną i wodór jako priorytetową opcję dekarbonizacji, dzięki czemu możliwe będzie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o 55% do 2030 r. i o 90% do 2050 r.* – mówi Wujek.

Decyzja Brukseli ma przyspieszyć wprowadzanie na linie niezelektryfikowane taboru bazującego na nowych technologiach napędu: wodorze czy zasilaniu z baterii. Na kolei technologie te wciąż jednak raczkują.

Pociąg do wodoru

Światowa premiera pociągu wodorowego w regularnym ruchu miała miejsce w sierpniu 2022 r. na linii Cuxhaven – Bremerhaven – Buxtehude. Na tej północnoniemieckiej trasie spalinowe szynobusy stopniowo zastępowane są pociągami wodorowymi Coradia iLint, dostarczonymi przez koncern Alstom.

Pociągi tego typu wyposażone są w silnik elektryczny zasilany energią tworzoną przez wodorowe ogniwa paliwowe. Po pełnym zatankowaniu pociąg wodorowy pokonuje około 1 tys. km i emituje do powietrza tylko parę wodną.

Od grudnia 2022 r. wodorowe składy Coradia iLint jeżdżą na czterech liniach we wzgórzach Taunus w rejonie Frankfurtu nad Menem. Wciąż dochodzi tam do awarii tego taboru, przez co podróźni borykają się z opóźnieniami i odwołaniami pociągów. Zdarzają się też prozaiczne problemy – w lutym 2024 r. składy zostały na dwa dni uziemione, gdy z powodu prac remontowych na stacji Frankfurt Höchst nie były w stanie dotrzeć do jedyne w całym regionie punktu tankowania pociągów wodorem.

Dziecięce choroby akumulatorów

Pociągi akumulatorowe wyposażone są w baterie, które – po trwającym 15-20 min. ładowaniu z instalacji stacjonarnej lub w czasie jazdy odcinkami zelektryfikowanymi – pozwalają pokonać około 100 km liniami bez sieci trakcyjnej.

Wyprodukowane przez koncern Stadler składy Flirt Akku od października 2023 r. wożą pasażerów w niemieckim landzie Szlezwik-Holsztyn. Rozpoczęcie regularnego ruchu pierwotnie planowano na grudzień 2022 r.

Mimo trwających pięć lat testów – w tym prowadzonych przez ponad rok próbnych jazd na liniach w Szlezwiku-Holsztynie – pierwsze miesiące eksploatacji pociągów akumulatorowych nie były łatwe. Z powodu

Jedzie luka taborowa

Na zakup spalinowego taboru nie można już otrzymać dofinansowania z funduszy unijnych. Czy polska kolej jest gotowa na Zielony Ład?



• Pociąg ze Szczecina do Szczecinka w momencie przełączania napędu elektrycznego na spalinowy przed wjazdem na niezelektryfikowaną linię Runowo Pomorskie – Szczecinek. Dwunapędowy tabor spalinowo-elektryczny także został wyłączony z dofinansowania unijnego.

wciąż powtarzających się usterek nowych pociągów odwoływano połączenia, wożono pasażerów autobusami zastępczymi, a nawet wprowadzono przereźdzone rozkłady jazdy. Znany z niezawodności dostarczanego taboru szwajcarski koncern Stadler tłumaczył, że na początku eksploatacji nowych typów trzeba liczyć się z chorobami wieku dziecięcego.

„Kara pieniężna dla producenta za wyboisty start większości dostarczonych pojazdów prawdopodobnie sięgnie wielu milionów” – oświadczył na swojej stronie internetowej Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein, organizator transportu publicznego w tym północnoniemieckim landzie.

Na drugim końcu Niemiec, w regionie Ortenau w landzie Badenia-Wirtembergia, w kwietniu 2024 r. rozpoczęła się regularna eksploatacja składów bateryjnych Mireo Plus B, które w swojej ofercie ma Siemens. Koncern miał dostarczyć 27 składów w drugiej połowie 2023 r., ale nie dotrzymał tego terminu. – *Przyczyną opóźnienia są wąskie gardła łańcuchów dostaw. Pracujemy nad nadrobieniem zaległości, aby możliwe było jak najszybsze rozpoczęcie eksploatacji* – tłumaczył Elmar Zeiler z koncernu Siemens w grudniu 2023 r., gdy pociągi miały debiutować w planowym ruchu.

Choroby wieku dziecięcego mają to do siebie, że w końcu – wraz z kolejnymi partiami i upowszechnianiem się nowej technologii – znikają. Nadal jednak nie znamy chorób okresu przekwitania, związanych chociażby z żywotnością baterii.

Trudne zakupy

W Polsce pionierem postanowiły być Koleje Mazowieckie, które myślą o obsłudze

składami akumulatorowymi odcinków Płock – Sierpc, Nasielsk – Sierpc i Ostrołęka – Chorzele. Okazuje się jednak, że zakup tego typu taboru wcale nie jest prosty.

W czerwcu 2023 r. przewoźnik ogłosił przetarg na sześć składów z bateriami, ale nie wpłynęła żadna oferta.

We wrześniu 2023 r. ogłoszony został kolejny przetarg, który jednak natychmiast unieważniono ze względu „na okoliczności powodujące, że dalsze prowadzenie postępowania jest nieuzasadnione”, by następnie w październiku 2023 r. rozpisać przetarg na sześć składów z możliwością rozszerzenia zamówienia o dodatkowe trzy składy. Ofertę złożył tylko koncern Stadler, który wycenił dziewięć pojazdów na 842,6 mln zł. Przewoźnik liczył, że całość zmieści się w kwocie 486,5 mln zł i w tej sytuacji unieważnił postępowanie.

W styczniu 2024 r. Koleje Mazowieckie ogłosiły kolejny przetarg. 10 maja 2024 r. otwarto oferty – zgłosiły się firmy Stadler, Pesa i Škoda. Pesa nie ma doświadczenia w produkcji taboru akumulatorowego, a Škoda dopiero testuje prototypowy skład. Koleje Mazowieckie analizują złożone oferty. Spółka chciałaby, żeby tabor przy zasilaniu z baterii pozwalał na pokonanie odległości 90-120 km (za każde 10 km zasięgu powyżej 90 km mają być przyznane dodatkowe punkty podczas oceny ofert). Koleje Mazowieckie chcą kupić składy dwuczłonowe, generalnie cechujące się mniejszym zasięgiem niż składy trzyczłonowe, w których mieści się więcej baterii.

Nawet przy 120-kilometrowym zasięgu na zasilaniu baterijnym pociąg nie będzie w stanie przejechać z Nasielska do Sierpca i ►

► z powrotem (to w sumie 176 km). Koleje Mazowieckie będą więc musiały zadbać o stworzenie na stacji Sierpc instalacji do ładowania.

Niezachwiana elektryfikacja?

Oprócz taboru bateryjnego i wodorowego nadal można ze wsparciem Unii Europejskiej kupować klasyczny tabor elektryczny.

Małgorzata Wujek z Centrum Unijnych Projektów Transportowych zwraca uwagę, że w przypadku części linii kolejowych w zakresie modernizacji lub rewitalizacji wchodzi elektryfikacja: – *Należy zatem przewidywać, że przy niezachwianym procesie modernizacyjnym procent linii nieelektryfikowanych linii w najbliższych latach będzie stopniowo się zmniejszał.*

Przyjęty w 2015 r. Krajowy Program Kolejowy zakładał zelektryfikowanie do 2023 r. ponad 500 km linii. Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe udało się to na tylko trzech liniach Węgliniec – Zgorzelec, Lublin – Stalowa Wola i Rzeszów – Tarnobrzeg o łącznej długości 188 km.

W Krajowym Programie Kolejowym na lata 2023-2032 duża część przedsięwzięć elektryfikacyjnych, w tym obejmujących ciągi Piła – Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn i Głogów – Leszno – Krotoszyn, znajduje się na liście rezerwowej. Przy dalej niewielkim tempie elektryfikacji ograniczone będą więc możliwości przesuwania taboru spalinowego na przywracane do życia linie nieelektryfikowane.

Co prawda, na przykład w województwie mazowieckim program Kolej Plus zakłada, że rewitalizacja linii Siedlce – Sokółów Podlaski i Małkinia – Ostrów Mazowiecka obejmie elektryfikację, co umożliwi obsługę składami elektrycznymi. Ale już na przykład w województwie wielkopolskim nie planuje się elektryfikowania ujętych w Kolei Plus linii do Międzychołu, Czarnkowa i Gostynia, a samorząd nie podjął jeszcze decyzji, jaki tabor będzie obsługiwał kilkadziesiąt nowych kursów na tych trasach. Na Dolnym Śląsku wkrótce pociągi wrócą na linię Jelenia Góra – Karpacz, następnie planowane są reaktywacje tras Kobierzyce – Piława Górna, Kłodzko – Stronie Śląskie czy Jelenia Góra – Kamienna Góra. Wszystko to linie nieelektryfikowane.

Dwunapędowe pytania

Samorządy i przewoźnicy liczyli, że w czasie dojrzewania nowych technologii możliwe będzie uzyskanie unijnych dotacji przynajmniej na tabor spalinowo-elektryczny – w kilku regionach takie pociągi kupiono w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Wyprodukowane przez Newag składy Impuls w wersji dwunapędowej eksploatują Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Polregio w zakładach zachodniopomorskim i podkarpackim.

Używanie pociągów dwunapędowych wpływa na zmniejszenie emisji, bo silnik spalinowy pracuje w nich tylko na odcinkach nieelektryfikowanych (inaczej niż w klasycznych szynobusach, w których silnik spalinowy to jedyne źródło napędu).

– *Docierają do nas pytania samorządów o możliwość zakupu jednostek spalinowo-*



• *České Dráhy sprowadzają używany tabor spalinowy z zagranicy: szynobusy Regio-Shuttle, które wcześniej jeździły w Niemczech, na stacji węzłowej Louny.*

elektrycznych – informuje Małgorzata Wujek. – *Podczas konkursu na zakup pasażerskiego taboru kolejowego w ramach Krajowego Planu Odbudowy pojawiło się pytanie od jednego z potencjalnych wnioskodawców o możliwość zakupu taboru z napędem elektryczno-spalinowym. Również w ramach konsultacji programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko pojawił się postulat o uwzględnienie dofinansowania rozwiązań dwunapędowych. Jednak z uwagi na zapisy programów, w których uwzględniono jedynie rozwiązania zeroemisyjne, brak jest takiej możliwości.*

Brak dofinansowania unijnego wcale nie znaczy, że nie można kupować pociągów z silnikiem spalinowym, ale koszty trzeba pokryć z innych źródeł. Inna sprawa, że w obliczu Zielonego Ładu producenci będą coraz bardziej skupiać się na rozwoju nowych technologii napędu i odchodzić od oferowania taboru spalinowego.

Ścieżki do używanego taboru

Aby zapewnić odpowiednią ilość taboru na linie nieelektryfikowane, konieczne mogą być zakupy używanych pojazdów zagranicą.

Taka strategia od kilku lat jest realizowana w Czechach, dokąd sprowadza się używany tabor spalinowy z Niemiec. W latach 2017-2024 České Dráhy kupiły 39 szynobusów Regio-Shuttle, które wcześniej były używane przez DB Regio i spółkę Südwestdeutsche Landesverkehrs, obecnie przedstawiającą się na tabor akumulatorowy. W 2020 r. České Dráhy sprowadziły 12 składów Stadler GTW, które w latach 1999-2018 jeździły w barwach DB Regio, a w 2023 r. 12 składów Siemens Desiro, eksploatowanych w latach 2005-2022 przez spółkę Hessische Landesbahn.

Gdy Czechy mają nieźle przetartą ścieżkę do zdobywania używanego taboru, to polska ścieżka nieco zarosła. Bo przecież w 2004 r. sprowadzono z Niemiec używane pociągi serii VT624, które następnie do 2012 r. woziły pasażerów na Pomorzu Zachodnim. W 2005 r. flotę Kolei Mazowieckich zasilili sprowadzone z Niemiec używane szynobusy VT627 i VT628 – część z nich nadal jest eksploatowana.

W międzyczasie w imporcie używanego taboru wyspecjalizowało się Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźców Lokalnych, które sprowadziło do Polski 15 pojazdów spalinowych z Niemiec i Holandii. Tabor ten jest wynajmowany innym przewoźnikom – składy należące do SKPL obecnie łączą braki taborowe Kolei Mazowieckich, Polregio i PKP Intercity. W 2020 r. SKPL sprowadziło aż 32 dwuczłonowe składy spalinowe DM90, które w latach 1996-2017 jeździły w Holandii. W lutym 2024 r. wreszcie udało się otrzymać dopuszczenie Urzędu Transportu Kolejowego do eksploatacji składów DM90 na polskich torach. Pytanie tylko, czy jeden pośrednik, jakim jest SKPL, będzie w stanie zaspokoić całe zapotrzebowanie na tabor spalinowy do obsługi licznych planowanych do reaktywacji linii.

Odpowiedzialny minister

W grę wchodzi też podjęcie starań o tymczasowe zawieszenie obowiązywania w programach unijnych spalinowego zakazu. W poprzednich perspektywach już dokonywano zmian w programach: w obliczu problemów z wykorzystaniem funduszy na infrastrukturę kolejową zostały one przesunięte na zakupy taboru i budowę warszawskiego metra.

– *W czasie realizacji projektów danej perspektywy oczywiście możliwe jest przeprowadzenie zmiany programu. Każda zmiana programu musi zostać przyjęta przez radę ministrów, a następnie przez Komisję Europejską – mówi Małgorzata Wujek. – Odpowiedzialny za zmiany jest minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego.*

Zapytaliśmy więc Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, czy jest świadome nadchodzącej luki taborowej, która utrudni zapewnienie składów do obsługi linii nieelektryfikowanych. Zapytaliśmy też, czy brane jest pod uwagę zwrócenie się do Komisji Europejskiej o zgodę na odstąpienie od zasad Zielonego Ładu w kwestii dotacji na tabor spalinowy. Resort kierowany przez minister Katarzynę Pełczyńską-Nałęcz z Polski 2050, mimo kilkukrotnych próśb, nie odpowiedział na pytania.

KAROL TRAMMER

Choć reaktywacja połączeń kolejowych na linii Łapy – Śniadowo – Ostrołęka była w planach, to jeszcze niedawno wydawało się, że ziszczą się one na koniec obecnej dekady.

Czas powrotu

O powrocie połączeń dopiero w 2028 r. mówiono, gdy samorząd województwa podlaskiego w lipcu 2023 r. zawierał ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe umowę o objęciu programem Kolej Plus odcinka Łapy – Śniadowo i odnogi Śniadowo – Łomża w celu uruchomienia pociągów z Białegostoku do Łomży, która straciła połączenia w 1993 r.

Koncepcję doprowadzenia połączeń do Łomży zawiera również „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku”. Ten przyjęty w 2022 r. dokument wymienił trasę Ostrołęka – Śniadowo – Łomża wśród linii, na których planuje się uruchomić pociągi pasażerskie, pod warunkiem zapewnienia przez PKP PLK odpowiedniego stanu infrastruktury.

Na 17-kilometrowej odnodze z Łomży do Śniadowa maksymalna prędkość to 40 km/h. O ile mająca 60 tys. mieszkańców Łomża – trzecie największe miasto w województwie podlaskim – wciąż więc czeka na poprawę stanu linii i reaktywację połączeń, o tyle z dniem 18 marca 2024 r. podlaski zakład Polregio uruchomił połączenie Białegostoku z Ostrołęką. Tak oto niespodziewanie po prawie ćwierćwieczu wróciły na linię Łapy – Ostrołęka pociągi pasażerskie.

Ruch pasażerski na linii Ostrołęka – Łapy zlikwidowano 3 kwietnia 2000 r. Stało się to podczas największego cięcia połączeń, kiedy jednego dnia wycofano pociągi pasażerskie z 1028 km linii na terenie 12 województw.

Kilka dni przed likwidacją połączeń Dyrekcja Przewozów Pasażerskich PKP w piśmie do samorządów ze styku województw mazowieckiego i podlaskiego oznajmiła, że z linii Ostrołęka – Łapy korzysta „tylko” 580 pasażerów na dobę. Linię jeździły wtedy już zaledwie trzy pary pociągów, a więc średnia frekwencja w jednym pociągu wynosiła 97 osób.

Drugie życie

Dla linii Łapy – Ostrołęka drugie życie zaczęło się w latach 2017-2018. Wówczas zostały wykonane prace przywracające jej przejezdność na całej długości. Celem było zapewnienie alternatywnej trasy dla ruchu towarowego na czas modernizacji magistrali Warszawa – Białystok. Dzięki temu na 88-kilometrowej linii Łapy – Ostrołęka pociągi mogą rozpędzać się do 80 km/h na terenie województwa podlaskiego i do 120 km/h w granicach województwa mazowieckiego. Rewitalizacja objęła nie tylko remont toru, ale też odbudowę stacji Czarnowo-Undy, którą już na początku lat 90. zdegradowano do roli przystanku. Bez jej odbudowy pociągi nie byłyby w stanie minąć się na liczącym aż 63 km odcinku między stacjami Łapy i Śniadowo. Do 2000 r. mijanie się pociągów było możliwe na stacjach Sokoły, Czerwony Bór, Śniadowo i Kurpie.

Linia Łapy – Ostrołęka przydała się jako objazd nie tylko składom towarowym. W 2019 r. kilka razy skierowano nią pociągi

Niespodziewany powrót

Fenomen reaktywowanego połączenia Ostrołęka – Białystok.
Mało połączeń, dużo pasażerów



• Pociągami z Białegostoku przyjeżdża do Ostrołęki po kilkadziesiąt osób.

PKP Intercity, które omijały zakłócenia na linii Białystok – Warszawa wywołane takimi zdarzeniami jak kolizja pociągu z koparką czy śmiertelne potrącenia ludzi na torze. Wypadki te skutkowały kilkugodzinnym zablokowaniem jedynego czynnego toru na modernizowanej linii. Skierowanie części pociągów okólną drogą przez Ostrołękę pozwalało szybciej rozładować zatory.

Choć na terenie województwa podlaskiego modernizacja linii Warszawa – Białystok wciąż trwa, to ruch objazdowy pociągów towarowych na linii Ostrołęka – Łapy już zamarł. Obecnie korzystają z niej głównie składy cargo jadące docelowo do Łomży, Śniadowa oraz ładowni Sokoły.

Sokoły walczą

Ładownię Sokoły reaktywano w 2020 r. Na decyzję PKP PLK o przywróceniu możliwości przyjmowania tu składów towarowych wpłynęła potrzeba zapewnienia punktu odbioru i nadawania ładunków, zastępującego na czas modernizacji linii Warszawa – Białystok zlokalizowane na niej stacje Szepietowo i Łapy, których dostępność dla przewoźników cargo została z powodu przebudowy ograniczona.

Spółka PKP PLK odtworzyła tor pozwalający na przyjmowanie składów o długości do 650 metrów, a gmina Sokoły i miejscowa firma Trans-Rol przygotowały przylegający do toru plac ładunkowy. Szef firmy Trans-Rol Andrzej Remisiewicz już po pierwszym miesiącu funkcjonowania ładowni informował, że pociągi dowiozły na nią 6 tys. ton nawozów i 4,5 tys. ton węgla, zdejmując transport tych towarów z dróg.

Starania o przywrócenie ładowni były tylko częścią wieloletniej walki władz gminy Sokoły o renesans kolei. Wójt gminy Sokoły Józef Zajkowski wyliczył, że w tej sprawie odbył 160 spotkań oraz sporządził 360 pism i dokumentów.

Zajkowski został wójtem Sokół w 1991 r. Widział zmniejszanie liczby połączeń, żegnał ostatni pociąg, potem starał się nie dopuścić do degradacji infrastruktury kolejowej i dbał o usuwanie krzewów z nieużywanych torów. Starał się o to, by porzuconą przez PKP PLK linię mogły przejąć samorządy. – *Skoro PKP sobie nie radzi i nie ma pieniędzy, chętnie wybawię tę spółkę z kłopotów* – mówił Zajkowski „Gazecie Współczesnej” w 2009 r., gdy kolej, w celu sprzedaży szyn na złom, demontowała tor ładunkowy, który następnie po dekadzie został odbudowany kosztem 900 tys. zł.

Wójt Sokół niestrudzenie przypominał kolejnym ministrom, posłom i marszałkom województwa o potrzebie reaktywacji linii. Wreszcie w marcu 2024 r. witał przywrócone połączenia.

Złośliwość demokracji jest jednak taka, że odbywające się w kwietniu 2024 r. wybory, które zmotywowowały samorząd województwa podlaskiego do decyzji o reaktywacji połączeń na linii Łapy – Ostrołęka, oznaczały dla walczącego o to Józefa Zajkowskiego koniec misji na stanowisku wójta. Zdobył 41% głosów i przegrał z jedynym kontrkandydatem, Radosławem Chońskim.

Kolejowe wybory

Samorząd województwa podlaskiego pod koniec 2023 r. – w obliczu zbliżających ►

► się wyborów – postanowił wykorzystać to, że linia z Łap do Ostrołki jest przejezdna i można uruchomić na niej połączenia. Nie bez znaczenia było, że odpowiedzialny za kolej wicemarszałek Marek Olbrys startował z okręgu obejmującego oddalone od czynnych linii powiaty łomżyński i zambrowski. Powrót pociągów na idącą przez te powiaty linię Olbrys przedstawił jako preludeum ujętej w programie Kolej Plus reaktywacji połączeń z Białegostoku przez Łapy i Śniadowo do Łomży.

– Do transportu kolejowego trzeba się przyzwyczajać. Ponieważ od ćwierć wieku nie można było z niego korzystać, musimy to przyzwyczajanie budować na nowo – mówił Marek Olbrys, odnosząc się do głosów, że zaplanowana oferta przewozowa jest bardzo skromna. Pojawiły się bowiem zaledwie dwie pary pociągów: z Białegostoku odjeżdżają o 8:06 i 16:40, a z Ostrołki o 10:10 i 19:38.

Brakujące postoje

Od decyzji o reaktywacji do uruchomienia pociągów minęły tylko trzy miesiące. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w ekspresowym tempie dokonała renowacji nieużywanych od 2000 r. peronów (prace w latach 2017-2018 prowadzono pod kątem ruchu towarowego i nie objęły one peronów).

– Decyzję o częściowym odtworzeniu infrastruktury pasażerskiej PKP Polskie Linie Kolejowe podjęły 6 lutego 2024 r. po wniosku marszałka województwa podlaskiego – informuje Tomasz Łotowski z PKP PLK, wskazując, że prace objęły wymianę nawierzchni peronów i dojść do nich, a także ustawienie nowych ławek, wiat, tablic, latarni i stojaków na rowery. Zapewniono krawędzie peronowe o długości 85 metrów. Zostały wykorzystane materiały starożyteczne, które odzyskano z modernizacji innych stacji: na przystankach Sokoły i Kulesze Kościelne ułożono płyty peronowe z Białegostoku, a w Śniadowie z Chotyłowa. – W Śniadowie prace trwały 29 dni, w Sokolach i Kuleszach Kościelnych 17 dni – zaznacza Łotowski.

Problem w tym, że przygotowano perony tylko w tych trzech miejscach, podczas gdy na liczącym 88 km odcinku między Łapami a Ostrołką jest w sumie 13 pośrednich stacji i przystanków. Większość pociągi pomijają. Między przystankiem Kulesze Kościelne a stacją Śniadowo pociągi pokonują bez postojów aż 37 km, przejeżdżając przez cały powiat zambrowski, który w tej sytuacji nadal jest powiatem pozbawionym połączeń kolejowych.

Po ruszeniu ze Śniadowa, ostatniej stacji w granicach województwa podlaskiego, pociągi nie stają już nigdzie na terenie województwa mazowieckiego aż do stacji końcowej w Ostrołęce. Na tym odcinku, biegnącym przez powiat ostrołęcki, pomijane są przystanki Żyźniewo i Kurpie. Przystanek Kurpie ma przejść renowację, by w czerwcu 2024 r. pociągi zaczęły się na nim zatrzymywać.

Wybudowaną w 1893 r. linię kolejową Łapy – Ostrołęka poprowadzono tak, że omija większe miejscowości. Nie tylko miasta, jak Łomża czy Zambrów, ale też wsie gminne. Przystanek Sokoły znajduje się w sąsiedniej miejscowości Kruszewo-Brodowo,



• Jak na razie z 13 stacji i przystanków pośrednich między Łapami a Ostrołką obsługiwane są tylko trzy. Szynobus relacji Białystok – Ostrołęka bez zatrzymania mija przystanek Kurpie. Pociągi mają otrzymać tu postoje w czerwcu 2024 r.

przystanek Kulesze Kościelne w sąsiednich Kuleszach-Litewce, a obecnie pomijany przez pociągi przystanek Kołaki oddalony jest o 3 km od wsi gminnej Kołaki Kościelne. Nawet stacja w Ostrołęce leży 4,5 km od centrum miasta. Z drugiej strony są spore wsie Modzele-Wypychy, Kleczkowo czy Susk Nowy, przez które linia przechodzi, ale w których nigdy nie powstały przystanki.

Na całej linii między Łapami a Ostrołką bezpośrednio w miejscowości gminnej jest zlokalizowana tylko stacja Śniadowo – znajduje się ona 600 metrów od rynku tego liczącego 1,1 tys. mieszkańców miasteczka.

Dopasowanie lokalizacji przystanków do miejscowości i dróg umożliwiających dojazd z okolicy powinno być podstawową kwestią braną pod uwagę na etapie planowania przewidzianej w ramach programu Kolej Plus modernizacji linii.

(Za) małe szynobusy

Choć przez aż pięć gmin – Kołaki Kościelne, Zambrów, Łomża, Troszyn i Rzekuń – pociągi przejeżdżają bez postojów, a połączeń jest bardzo niewiele, to podlaski samorząd jest zadowolony z pierwszych wyników przewozowych.

– Z tego połączenia w ciągu dwóch tygodni na tych dwóch parach pociągów, które są teraz uruchomione, skorzystało już ponad 2,1 tys. osób – poinformował na początku kwietnia 2024 r. Zbigniew Piotrowski, dyrektor departamentu infrastruktury i transportu samorządu województwa podlaskiego. – Te ponad 2,1 tys. osób to jest tylko na odcinku drogi kolejowej od Łap do Ostrołki, czyli nie liczymy odcinka do Białegostoku do Łap.

Wynika z tego, że jeden pociąg wiozł średnio 38 pasażerów. Na trasę Białystok – Ostrołęka spółka Polregio zazwyczaj wysyła jednoczłonowe szynobusy SA105 (44 miejsca siedzące) lub SA106 (60 miejsc siedzących). I były już dni, że okazywały się one za małe. W piątek 22 marca 2024 r. – piątego dnia po uruchomieniu połączeń – w popołudniowym pociągu z Białegostoku do

Ostrołki po minięciu Łap było ponad sto osób. Z kolei w przedświąteczny piątek 29 marca 2024 r. na pokładzie mającego 60 miejsc siedzących szynobusu było za stacją Łapy 80 osób: pięć wysiadło w Sokolach, trzy w Kuleszach Kościelnych, pięć w Śniadowie, a 67 osób dojechało aż do Ostrołki.

Kolej wygrywa

Największą popularnością cieszą się przejazdy w pełnej relacji Białystok – Ostrołęka. Nowe połączenie okazało się odpowiedzią na problemy w poruszaniu się między tymi miastami.

Białystok to istotny kierunek dojazdów mieszkańców Ostrołki i okolic, głównie studentów – mimo to w ostatnich latach mocno pogorszyła się oferta przewoźników autobusowych. Jeszcze w 2017 r. zapewniali sześć kursów z Ostrołki do Białegostoku. Dziś są zaledwie dwa: o 7:30 tylko w dni robocze jedzie autobus PKS Nova, a o 11:40 przelotowy kurs firmy Olsztyński Bus z Olsztyna. Bilet z Ostrołki do Białegostoku w PKS Nova kosztuje 39 zł, a w Olsztyńskim Busie aż 58 zł. Ulgi studenckich brak.

Trudności ze zdobyciem w autobusach wolnych miejsc, mimo drogiego biletów, brak odpowiadających na potrzeby studentów kursów w niedzielne wieczory – wskutek tych problemów powstała na portalu Facebook grupa „Białystok Ostrołęka”, na której osoby przemieszczające się między tymi miastami samochodem oferują wolne miejsca za 25-30 zł. Grupa działa od 2012 r. i skupia 3,6 tys. użytkowników.

Przejazd pociągiem jest znacznie tańszy zarówno od podróży autobusem, jak i jazdy autem. Połączenie Białystok – Ostrołęka jest objęte Taryfą Podlaską, czyli wprowadzoną z inicjatywy podlaskiego samorządu ofertą biletową, która zapewnia cenę niższą od tych wynikających z ogólnokrajowej taryfy spółki Polregio. Bilet normalny na 111-kilometrową trasę Ostrołęka – Białystok kosztuje 17,50 zł (15,75 zł przy zakupie przez internet), a bilet studencki 8,57 zł (7,72 zł przez internet). ►

► Nawiasem mówiąc, bilet normalny Kolei Mazowieckich na 108-kilometrową trasę z Ostrołki do Warszawy Wileńskiej kosztuje 31,80 zł.

Z Ostrołki do Białegostoku pociągiem jedzie się 1 godz. 49 min. – jest to czas porównywalny z jazdą samochodem. Podróż autobusem zajmuje od 2 godz. 10 min. do 2 godz. 20 min. Nawet po dodaniu postojów czas jazdy pociągiem pozostanie atrakcyjny.

Należący do samorządu województwa podlaskiego PKS Nova na początku maja 2024 r. uruchomił autobusy łączące Łomżę ze stacją kolejową Śniadowo. Czas przejazdu to 24 min. Autobusy skomunikowane są z pociągami, zapewniając możliwość kontynuowania podróży zarówno do Ostrołki, jak i w kierunku Białegostoku. Niestety brak jest kursów z i do Łomży skomunikowanych z wieczornym pociągiem Ostrołka – Białystok.

Dalekobieżne plany

Reaktywacja połączeń kolejowych z Białegostoku oznacza, że do Ostrołki – która jeszcze rok temu była w ruchu pasażerskim tylko końcowym punktem linii z Tłuszcza – zjeżdżają się pociągi już z trzech kierunków. W czerwcu 2023 r. Koleje Mazowieckie dokonały bowiem reaktywacji połączeń na trasie z Ostrołki do Chorzel.

Reaktywowanymi już liniami Łapy – Ostrołka i Ostrołka – Szczytno mają zostać skierowane pociągi dalekobieżne. Plan transportowy Ministerstwa Infrastruktury zakłada kursowanie połączeń PKP Intercity na trasie Białystok – Ostrołka – Olsztyn począwszy od 2028 r. Może to jednak nastąpić wcześniej. W związku z planowaną modernizacją linii Białystok – Elk może zostać wytyczony przez Ostrołkę objazd dla pociągów łączących Białystok z Olsztynem i Trójmiastem.

„Podczas planowanych przerw w ruchu na linii kolejowej pomiędzy Białymstokiem a Elkiem rozważa się obecnie tymczasowe prowadzenie przewozów pasażerskich PKP Intercity przez Ostrołkę, Chorzele i Szczytno” – informował w maju 2023 r. Jakub Kapturzak, wicedyrektor departamentu kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, odpowiadając na zapytanie stowarzyszenia Kolejowe Podlasie. – „Warunkiem uruchomienia przewozów jest poprawa parametrów linii kolejowych tworzących ciąg Białystok – Ostrołka – Szczytno – Olsztyn, tak by zapewnić stabilną prędkość około 100 km/h oraz czas przejazdu w tej relacji na poziomie około trzech i pół godziny”.

Taki czas jazdy jest możliwy do osiągnięcia, a przy tym byłby krótszy niż na obecnej trasie przez Elk, którą pociągi PKP Intercity jadą z Białegostoku do Olsztyna cztery godziny. Pytamy więc w Ministerstwie Infrastruktury, czy plany wytyczenia objazdu przez Ostrołkę są aktualne.

– W sytuacji planowanego zamknięcia wspomnianej linii starania będą ukierunkowane na zachowanie jak najlepszej komunikacji Białegostoku z Olsztynem i Trójmiastem – mówi rzecznik prasowy resortu Anna Szumańska. – Początek robót budowlanych wymagających wprowadzenia

niezbędnych zamknięć torowych jest zaplanowany na 2026 r.

Być może linia Łapy – Ostrołka kolejny raz skorzysta na utrudnieniach wywołanych modernizacją prowadzoną na innej linii kolejowej.

Na razie jednak będzie miała miejsce odwrotna sytuacja. Z powodu modernizacji magistrali Białystok – Warszawa nie będzie dało się w Łapach wjechać na linię do Ostrołki. Przez trzy tygodnie pasażerowie nowego połączenia Białystok – Ostrołka będą na całej trasie przewożeni autobusami zastępczymi. – Od 18 maja do 8 czerwca 2024 r. planowane jest zamknięcie torowe w Łapach na potrzeby prac realizowanych w ramach modernizacji linii Warszawa – Białystok – mówi Tomasz Łotowski z PKP PLK.

Oczekiwana współpraca

Według zarysu rozkładu jazdy na 2025 r. liczba połączeń na trasie Białystok – Ostrołka ma pozostać tak samo skromna jak obecnie. – Na razie nie planujemy rozbudowy oferty na wskazanej relacji – przyznaje rzecznik prasowy marszałka województwa podlaskiego Izabela Smaczna-Jórczykowska, dodając: – Planujemy zawarcie porozumienia z samorządem województwa mazowieckiego.

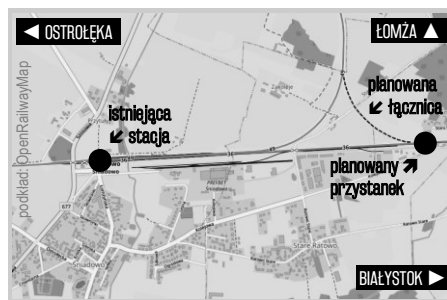
Zaangażowanie samorządu województwa mazowieckiego mogłoby wpłynąć na poprawę oferty na łączącej dwa regiony linii. Jak na razie wyłącznym organizatorem przewozów na trasie Białystok – Ostrołka jest podlaski samorząd i tylko na jego barkach spoczywa dofinansowanie połączeń funkcjonujących od marca 2024 r.

Pierwsze spotkanie w sprawie współpracy odbyło się pod koniec lutego 2024 r. w Ostrołce. Oprócz przedstawicieli obydwu samorządów wojewódzkich uczestniczyli w nim także reprezentanci powiatów i gmin leżących wzdłuż linii Ostrołka – Łapy.

– Strony spotkania ustaliły potrzebę przygotowania ankiety dla mieszkańców regionu, która miałaby określić potrzeby i preferencje dotyczące potencjalnego korzystania z transportu kolejowego – relacjonuje Marta Milewska, rzeczniczka samorządu województwa mazowieckiego. – Wyrażamy wolę podjęcia rozmów z samorządem województwa podlaskiego w zakresie współpracy przy organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii kolejowej Ostrołka – Łapy – mówi Milewska, wskazując, że mogłaby ona opierać się na partycypowaniu w kosztach uruchamiania połączeń lub kompensacji pracy eksploatacyjnej, czyli rozliczaniu się w kilometrach pokonywanych przez pociągi na terenie sąsiedniego regionu.

Mazowiecki samorząd chce nie tylko wpływu na rozkład jazdy pociągów, ale także zapewnienia do nich dostępu mieszkańcom mazowieckiej gminy Troszyn, przez którą pociągi przejeżdżają bez postojów: – Chodzi o udostępnienie podróżnym przystanku Kurpie, co planowane jest od czerwca 2024 r., a także ewentualną relokację przystanku osobowego Żyźniewo.

Żyźniewo to przystanek leżący na uboczu i bez dojazdu drogą publiczną. Wskazane



• Układ torowy w rejonie Śniadowa, gdzie od linii Łapy - Ostrołka odchodzi odnoga do Łomży.

Niekonieczna łącznica?

W ramach programu Kolej Plus na ciągu Białystok – Łomża ma powstać łącznica, dzięki której przy jeździe między tymi miastami pociągi nie będą musiały zmieniać kierunku jazdy na stacji Śniadowo. Taka łącznica istniała zresztą do 1953 r.

Wraz z łącznicą powstać ma nowy przystanek, który umożliwi postoje pociągów mających omijać Śniadowo łącznicą. Miejsce zatrzymywania się pociągów oddali się od centrum liczącego 1,1 tys. mieszkańców Śniadowa. Z rynku do istniejącej stacji kolejowej jest 600 metrów, zaś odległość do nowego przystanku wynosić będzie 2 km. Plany te są o tyle kontrowersyjne, że Śniadowo to jedyna miejscowość gminna między Ostrołką a Łapami z dobrym dostępem do kolei. W przypadku innych wsi gminnych linia biegnie 2-3 km od ich centrów.

Omijanie przez pociągi relacji Białystok – Łomża stacji Śniadowo łącznicą utrudniłoby zapewnianie skomunikowań tych pociągów z rozważanymi do uruchomienia pociągami relacji Łomża – Ostrołka.

Aby umożliwić skomunikowania na stacji Śniadowo, konieczna jest niewielka modyfikacja jej układu torowego, który w obecnym stanie nie pozwala na jednoczesne przyjęcie pociągów Białystok – Łomża i Łomża – Ostrołka z zapewnieniem przesiadek między nimi. Dodanie na istniejącej stacji jednego przejścia rozjazdowego będzie prostszym zadaniem niż budowa łącznicy.

Choć budowanie łącznic staje się coraz częstszą odpowiedzią na czasochłonne zmiany kierunku jazdy, to w przypadku tego problemu rozwiązaniem pierwszego wyboru powinny być działania z zakresu organizacji ruchu. Istnieją już przykłady skrócenia postojów na zmianę kierunku jazdy: na stacji Zawada szynobusom lubelskiego zakładu Polregio zajmuje to 6 min., zaś Kolejom Dołnośląskim na stacjach Wąbrzych Główny i Kamieniec Żąbkowski wystarczają nawet tylko 4 min.

byłoby przesunięcie peronu do skrzyżowania toru z drogą gminną Żyźniewo – Zawady lub nawet 2,5 km dalej, aż do wsi Kleczkowo.

– Oczekujemy na stanowisko samorządu województwa podlaskiego – mówi Milewska. Jednym z rozwiązań, które powinno być brane pod uwagę, to uruchomienie pociągów regionalnych w relacji Białystok – Ostrołka – Chorzele – Olsztyn. Dzięki temu cała północno-wschodnia część województwa mazowieckiego uzyskałaby bezpośrednie połączenia zarówno z województwem podlaskim, jak i warmińsko-mazurskim. Olsztyn i Białystok to dla mieszkańców Kurpi istotne kierunki dojazdów.

KAROL TRAMMER

– Na chwilę obecną przyjmuje się ukończenie wszystkich zaplanowanych przedsięwzięć w terminie do końca drugiego kwartału 2026 r.
– mówi rzecznik prasowy PKP Polskich Linii Kolejowych Karol Jakubowski. I zapewnia:
– PKP PLK stale monitorują projekty, aby zminimalizować wystąpienie ryzyka i zrealizować projekty w terminie przyjętym w Krajowym Planie Odbudowy.

Dokument KPO wskazuje, że realizacja przedsięwzięć prowadzonych ze wsparciem z tego źródła musi skończyć się do 30 czerwca 2026 r.

Choć sam dokument został uzgodniony przez Polskę i Komisję Europejską w 2022 r., to następnie z powodu ciągnącego się dwa lata konfliktu o fundusze KPO mocno skurczył się czas na realizację przedsięwzięć.

To się nie uda

Z podpisaniem kilku dużych umów na modernizację linii kolejowych w ramach KPO spółka PKP PLK musiała wstrzymać się prawie rok. W przetargu na modernizację linii Pszczyna – Żory oferty otwarto w czerwcu 2023 r., a umowę z wykonawcą zawarto w marcu 2024 r. Również w marcu 2024 r. podpisana została umowa na rewitalizację linii Kępno – Oleśnica, na którą oferty otwarto w maju 2023 r. Dzięki przywróceniu tej linii do życia znów będzie możliwy dojazd koleją do Wrocławia z pogranicza województw wielkopolskiego, łódzkiego, opolskiego i dolnośląskiego. Linia ma zostać zelektryfikowana, a pociągi mają na niej rozpędzać się do 160 km/h.

Na razie musi rozpędzić się wykonawca. Zgodnie z warunkami umowy, dokumentacja projektowa ma powstać w 10 miesięcy od podpisania umowy, czyli do stycznia 2025 r., a dokumentacja wykonawcza w kolejne siedem miesięcy, czyli do sierpnia 2025 r. Ten harmonogram pozostawia więc niecały rok na prace torowe, instalację nowych urządzeń sterowania ruchem, budowę dwóch podstacji trakcyjnych i elektryfikację linii.

Warunki umowy wskazują, że prace na linii mają zakończyć się 27 miesięcy od podpisania umowy, a więc dokładnie w czerwcu 2026 r. Jak widać, nie założono nawet jednego miesiąca rezerwy.

W marcu 2024 r. podpisano wartą 2,4 mld zł umowę na kompleksową przebudowę nieczynnego w ruchu pasażerskim od 2004 r. odcinka Nowy Sącz – Limanowa (wraz z projektowaną linią Piekiełko – Podłężę ma on stworzyć nowy ciąg łączący Sądecczyznę z Krakowem). Jak oznajmiono w informacji prasowej, „czas wykonania prac PKP PLK określili na 31 miesięcy”. To oznacza, że termin zakończenia robót wyznaczono na październik 2026 r., a więc już po dacie, do której trzeba zdążyć z przedsięwzięciami realizowanymi w ramach KPO. Termin ten i tak należy uznać za optymistyczny – zlecenie obejmuje bowiem drążenie tunelu o długości 3,8 km oraz budowę linii częściowo nowym śladem.

Plan odbudowy kolei

Większe szanse na wyrobienie się z pracami do połowy 2026 r. dają mniejsze przedsięwzięcia objęte Krajowym Planem

Wyścig z czasem

Zaczynają się modernizacje finansowane z Krajowego Planu Odbudowy. Trzeba je zrealizować do połowy 2026 roku. Będzie z tym duży problem



• Przystanek Stradomia na linii Kępno – Oleśnica, objętej Krajowym Planem Odbudowy. Na zaprojektowanie oraz wykonanie rewitalizacji i elektryfikacji tej linii są tylko dwa lata.

Odbudowy. Ich celem jest zwiększenie przepustowości i likwidacja wąskich gardeł.

To między innymi budowa posterunków odstępowych, które umożliwią zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Mają one powstać na odcinkach Bardo – Kłodzko, Kozłuszki – Tomaszów Mazowiecki, a także na odcinku Łask – Pabianice, na którym zlecono stworzenie posterunku odstępowego Kolumna – w miejscu, gdzie taki posterunek istniał do 2020 r., lecz został zlikwidowany podczas modernizacji linii.

Na linii Warszawa – Częstochowa na stacji Rozprza zostanie odbudowany dodatkowy tor, co ułatwi przepuszczanie pociągów pasażerskich przez składy towarowe. Mówiąc nawiasem, tor – którego odbudowa będzie kosztować 11,2 mln zł – został zlikwidowany przez PKP PLK podczas przebudowy stacji w latach 2014-2015.

KPO zdalnie sterowane

Część funduszy z KPO spółka PKP PLK postanowiła przeznaczyć na upowszechnienie komputerowych systemów zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

Na przykład na linii Radom – Dęblin z nastawni na stacji Jedlnia-Letnisko zdalnie sterowane będą stacje Pionki, Żytkowice i Garbatka-Letnisko. Z kolei stacja Rząsawa na linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowiec będzie zdalnie sterować pozostałymi stacjami na tej trasie: Cykarzew, Brzeźnica nad Wartą i Biała Pajęczańska. Jest to o tyle zaskakujące, że na tych trzech stacjach podczas zrealizowanej w latach 2018-2021 modernizacji wybudowano nowe nastawnie.

Dzięki funduszom z KPO w różnych częściach Polski mają zostać zainstalowane na peronach wyświetlacze informujące pasażerów o ruchu pociągów, natomiast na

skrzyżowaniach torów z drogami urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Dostosowanie do realnych możliwości

Rzecznik PKP PLK zapewnia, że spółka poważnie podchodzi do terminowości prac. – Wszystkie projekty monitorowane są na bieżąco i w sytuacji możliwości wystąpienia ryzyka podejmowane są działania w zakresie ich łagodzenia – mówi Karol Jakubowski, precyzując, jakie to działania: – Dbanie o terminowość w procesie pozyskiwania decyzji, współpraca z organami prowadzącymi postępowania oraz utrzymywanie stałych i dobrych relacji, nadzór ściśle określonych terminów, a także unikanie konieczności uzupełniania braków formalnych w dokumentach.

W spółce PKP PLK zapytaliśmy, które z przedsięwzięć objętych KPO uważa się za najbardziej zagrożone opóźnieniami. Karol Jakubowski nie wskazał konkretnych, już zleconych zadań, ale zapewnił: – Trwa przegląd projektów i możliwości ich realizacji. W zależności od wyników tej analizy będą podejmowane decyzje co do zasadności ich finansowania z funduszy KPO lub ewentualnie z innych źródeł.

Analiza ta dotyczy przede wszystkim tych przedsięwzięć, dla których wciąż jeszcze nie zostały podpisane umowy z wykonawcami.

Z kolei Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w ramach rewizji – której celem jest „dostosowanie przyjętych zobowiązań do realnych możliwości Polski” – zaplanowało rozmowy z Komisją Europejską na temat zmiany terminu zakończenia przedsięwzięć z zakresu infrastruktury kolejowej. Resort chce zaproponować przesunięcie terminu zaledwie o dwa miesiące – do 31 sierpnia 2026 r.

KAROL TRAMMER

Polskie Koleje Państwowe znów w całości podlegają pod Ministerstwo Infrastruktury. Wcześniej bowiem nadzór nad kolejowymi spółkami skarbu państwa był rozdzielony pomiędzy dwa resorty. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podlegała pod Ministerstwo Infrastruktury, a PKP ze spółkami-córkami jak PKP Intercity i PKP Cargo pod Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Plany ministerstwa

W połowie lutego 2024 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak zwrócił się do stałego komitetu rady ministrów z wnioskiem o to, aby nadzór nad kolejowymi spółkami skarbu państwa został zgrupowany w jego resorcie. Malepszak argumentował, że nadzór Ministerstwa Infrastruktury zarówno nad PKP PLK, jak i PKP jest istotny z uwagi na potrzebę lepszej koordynacji modernizacji infrastruktury kolejowej, która często prowadzona jest na styku linii kolejowych i zarządzanych przez PKP dworców. Dodawał, że chodzi także o plan przekazania z PKP do PKP PLK gruntów pod liniami kolejowymi.

Malepszak wskazał również, że przejście przez resort infrastruktury jest istotne ze względu na plan usamorządowania spółki PKP Szybka Kolej w Trójmieście, w której 66% udziałów ma obecnie PKP, a samorząd województwa pomorskiego wraz z miastami aglomeracji trójmiejskiej tylko 34%.

Miesiąc później premier Donald Tusk wydał rozporządzenie, w którym przychylił się do wniosku Malepszaka i z końcem marca 2024 r. resort infrastruktury objął swoim nadzorem spółkę PKP.

Pod nadzorem „Bankomatów”

W kwietniu 2024 r. przewodniczącym rady nadzorczej PKP został prawnik i ekonomista Jarosław Bełdowski. To pracownik polskiego oddziału globalnej kancelarii prawnej Dentons oraz warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej, gdzie zatrudniony jest w zakładzie ekonomii liberalnej, stworzonym w 2023 r. przez Jakuba Karnowskiego, który będąc w latach 2012-2015 prezesem PKP, stał na czele „Bankomatów” – rządzących wówczas koleją finansistów ze stajni Leszka Balcerowicza.

Z Balcerowiczem związany jest również Jarosław Bełdowski. W latach 1997-2000 był jego asystentem w Ministerstwie Finansów, a w 2002 r. za Balcerowiczem przyszedł do Narodowego Banku Polskiego. Gdy potem w 2007 r. Balcerowicz założył fundację Forum Obywatelskiego Rozwoju, Bełdowski został jej pierwszym prezesem – pełnił tę funkcję do 2010 r.

Członkiem rady nadzorczej PKP został Łukasz Szarawara, który za czasów „Bankomatów” był w PKP dyrektorem zarządzającym ds. finansowych. Był też przewodniczącym rady nadzorczej spółki PKP Energetyka podczas finalizowania jej prywatyzacji.

Polityczne doświadczenia

Prezesem PKP został Alan Beroud, który w latach 2019-2024 był prezesem Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie. Razem z nim do PKP przyszedł Paweł Lisiewicz, który był

Polityka kadrowa

Kulisy powyborczych zmian personalnych w spółkach kolejowych



• Nowi prezesi: Alan Beroud (PKP), Piotr Wyborski (PKP PLK) i Janusz Malinowski (PKP Intercity).

członkiem zarządu SKM w latach 2021-2024. Przedtem ani Beroud, ani Lisiewicz nie zajmowali się koleją. Alan Beroud trafił do SKM wkrótce po tym, gdy wiceprezydentem Warszawy został Robert Soszyński.

Gdy związany z Platformą Obywatelską Soszyński był w latach 2008-2012 prezesem Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych, stanowisko prezesa podległej spółki Operator Logistyczny Paliw Płynnych powierzył Markowi Beroudowi, czyli ojcu obecnego prezesa PKP. Alan Beroud, zanim pięć lat temu trafił do SKM, też był związany z branżą paliwową – na stronie PKP można przeczytać, iż „posiada bogate doświadczenie w zarządzaniu projektami o znaczeniu strategicznym dla kraju jak budowa terminala LNG, podziemne magazyny gazu oraz kopalnie ropy naftowej i gazu ziemnego”.

Paweł Lisiewicz od zawsze kręcił się wokół polityki. Zaczynał w liberalnej młodzieżówce Młode Centrum, był asystentem europosła Jana Kułakowskiego, działał w Partii Demokratycznej. W latach 2010-2015 był szefem gabinetu prezydenta Bronisława Komorowskiego, a potem był dyrektorem w fundacji Leszka Balcerowicza Forum Obywatelskiego Rozwoju.

Członkiem zarządu PKP został też Dariusz Grajda, który od prawie 20 lat związany jest z Kolejami Mazowieckimi: zaczynał w 2005 r. jako główny specjalista, następnie był kierownikiem zespołu, dyrektorem biura i od 2012 r. członkiem zarządu odpowiedzialnym za ofertę przewozową, taryfę biletową oraz obsługę pasażerów. Nie bez znaczenia jest to, że Dariusz Grajda jest działaczem Polskiego Stowowictwa Ludowego i radnym tej partii w powiecie otwockim.

Abstrahując od politycznego tła powołania Dariusza Grajdy, Pawła Lisiewicza i Alana Berouda, ich mniej lub bardziej kolejowe doświadczenie zawodowe związane jest z przewoźnikami. Tak się składa, że akurat tymi, którzy jako nieliczni na polskiej kolei odnotowali w ostatnich latach spadek liczby pasażerów. Spółka PKP nie jest tymczasem przewoźnikiem, lecz zarządcą nieruchomości – przede wszystkim dworców. I od dłuższego czasu ma problem z przyciągnięciem

najemców, przez co na wielu pieczołowicie wyremontowanych dworcach – zarówno w małych miejscowościach, jak i w dużych miastach – straszą puste lokale handlowo-usługowe. Do zarządu nie trafił nikt, kto miałby doświadczenie w zarządzaniu nieruchomościami handlowo-usługowymi.

Tylko jedna nominacja do zarządu PKP jakkolwiek wpisała się w priorytety wskazane spółce przez resort infrastruktury. Mianowicie członkiem zarządu PKP został Andrzej Bułczyński, który wcześniej w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe zajmował się współpracą z innymi spółkami przy zagospodarowaniu terenów kolejowych, uzgodnieniami z PKP podczas remontów dworców, a następnie programem Kolej Plus i programem budowy nowych przystanków kolejowych. Bułczyński wnieść może więc doświadczenie w związku z planowanym przekazaniem z PKP do PKP PLK gruntów pod liniami kolejowymi.

Generalnie jednak pojawia się pytanie o rolę spółki PKP, o jej przyszłość oraz o to, czy wraz z gruntami pod liniami kolejowymi nie powinny do PKP PLK przejść też dworce kolejowe. Europejski standard jest bowiem taki, że za budynki dworcowe odpowiadają zarządcy sieci kolejowej. Tak jest w Czechach, Austrii, Słowacji czy Hiszpanii. W Niemczech zarządzanie liniami kolejowymi i dworcami pod koniec 2023 r. zintegrowano w jednej spółce DB InfraGO.

Politycy wciąż jednak uważają spółkę PKP – mimo że nie zajmuje się ona ani przewozami, ani liniami kolejowymi – za najważniejszy podmiot na kolei. I to właśnie do zarządu PKP kierują swoich nominatów, którzy następnie nie chcą dopuścić do zmniejszenia stanu posiadania. Przekonał się o tym rząd Prawa i Sprawiedliwości, gdy silny politycznie prezes PKP Krzysztof Mamiński nie chciał oddać gruntów pod budowę osiedli w ramach programu Mieszkanie Plus, czym przyczynił się do wykolejenia tego przedsięwzięcia.

Konkursy, których nie było

Znów to właśnie do zarządu PKP trafiły osoby najlepiej umocowane politycznie. ►

► Ich mianowanie nie odbyło się w drodze konkursu czy chociażby jasno określonych kryteriów, mimo że w umowie koalicyjnej partii tworzące rząd Donalda Tuska zapisały, że „jednym z priorytetów koalicji będzie odpolitycznienie spółek skarbu państwa poprzez wprowadzenie czytelnych kryteriów naboru na stanowiska zarządcze. W największych polskich firmach muszą pracować specjaliści i managerowie, a nie osoby wybierane z klucza partyjnego lub rodzinnego”.

Sama Koalicja Obywatelska złożyła przed wyborami taką oto obietnicę: „W spółkach z udziałem skarbu państwa zwolnimy wszystkich członków rad nadzorczych i zarządów. Przeprowadzimy nowy nabór w transparentnych konkursach, w których decydować będą kompetencje, a nie znajomości rodzinne i partyjne”.

Tymczasem członkiem rady nadzorczej PKP PLK został Witold Stępień, członek Platformy Obywatelskiej, który w latach 2010-2018 był marszałkiem województwa łódzkiego, a w latach 2018-2024 wiceszefem klubu Koalicji Obywatelskiej w łódzkim sejmiku. W ostatnich wyborach nie udało mu się uzyskać mandatu, ale – choć jest już emerytem – na otarcie łez otrzymał posadę w radzie nadzorczej PKP PLK.

Przewodniczącym rady PKP PLK został natomiast Jakub Majewski, który od 2014 r. jest prezesem fundacji Pro Kolej. Z jednej strony to uznany ekspert i aktywny ambasador kolei na gospodarczych salonach, ale z drugiej strony konfliktem interesów może być to, że założycielami kierowanej przez Majewskiego fundacji są firmy będące dostawcami urządzeń dla PKP PLK (Alstom, Siemens) oraz niektórzy przewoźnicy korzystający z linii zarządzanych przez PKP PLK (Arriva, CTL Logistics, DB Cargo).

Powroty do PKP PLK

Nowy zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nie został wybrany w transparentnym konkursie, ale przynajmniej zorganizowano formalne postępowania kwalifikacyjne na prezesa i członków zarządu. W drugiej połowie lutego 2024 r. rada nadzorcza PKP PLK opublikowała ogłoszenia i wymogi, jakie muszą spełnić kandydaci do zarządu, a następnie w drugiej połowie marca 2024 r. ogłosiła wyniki. Piotr Wyborski, Maciej Kaczorek i Marcin Mochocki przed ogłoszeniem postępowania zostali powołani do rady nadzorczej, która tymczasowo oddelegowała ich do pełnienia funkcji w zarządzie, a następnie wybrała w postępowaniu na prezesa i członków zarządu.

Prezesem PKP PLK jest Piotr Wyborski, który wywodzi się z branży konsultingowej – w latach 2001-2013 pracował w firmie EY. W latach 2013-2016 pracował już w PKP PLK, w tym na stanowisku członka zarządu. Potem, od 2017 do 2021 r., był dyrektorem w koncernie Thales, który dostarcza spółce PKP PLK komputerowe systemy sterowania.

W zarządzie PKP PLK znalazły się osoby, z którymi obecny wiceminister Piotr Malepszak współpracował w tej spółce, gdy do 2016 r. był w niej zatrudniony jako pełnomocnik zarządu ds. rewitalizacji linii

kolejowych i dyrektor biura dróg kolejowych. Dawni współpracownicy Malepszaka w nowym zarządzie PKP PLK to odpowiedzialny za strategię i rozwój Maciej Kaczorek, Marcin Mochocki, który nadzoruje realizację inwestycji, a także Krzysztof Waszkiewicz, któremu powierzono sprawy utrzymania infrastruktury.

W zarządzie PKP PLK stworzono nową funkcję członka zarządu ds. transformacji cyfrowej, co ma na celu przyspieszenie wprowadzania nowych systemów sterowania ruchem – głównie systemu ETCS (*European Train Control System*). Stanowisko to objął Piotr Kubicki.

Za finanse odpowiada w zarządzie PKP PLK Małgorzata Kuczevska-Laska, która tę funkcję już pełniła od marca do września 2016 r., gdy po zaledwie pół roku została odwołana.

Menadżer ponadpartyjny

Na dawne stanowisko powrócił Janusz Malinowski, który został prezesem PKP Intercity. Malinowski kierował tą spółką od marca 2011 r. do stycznia 2014 r.

Był to trudny czas dla przewoźnika – z roku na rok połączeń i podróży ubywało. W 2011 r. pociągi PKP Intercity pokonały 45 mln km, a pasażerowie odbyli nimi 36,5 mln podróży. I choć po pierwszym roku rządów Malinowskiego spółka deklarowała, że „działania PKP Intercity mają doprowadzić do wzrostu liczby przewożonych pasażerów”, to efekty były całkowicie odwrotne. W 2014 r. przewoźnik odnotował najłagodniejszy wynik przewoźowy – pasażerowie odbyli z PKP Intercity tylko 25,5 mln podróży. Był to skutek coraz mniejszej liczby połączeń: w 2014 r. pociągi spółki pokonały 38,6 mln km.

Następnie Janusz Malinowski był w latach 2015-2017 członkiem zarządu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, a potem w latach 2017-2024 jej prezesem. Roczna liczba podróży pociągami ŁKA od 2017 r. do 2023 r. wzrosła z 3,9 mln do 10,1 mln. Rządy Janusza Malinowskiego to dla ŁKA okres rozwoju sieci połączeń, zakupów taboru i wprowadzania nowych rozwiązań – na przykład autobusów dowozowych do stacji kolejowych. ŁKA najszybciej ze wszystkich przewoźników odrobiła tąpnięcie wyników wywołane epidemią koronawirusa.

Janusz Malinowski umie odnajdywać się w zmieniających się układach politycznych. Gdy w 2018 r. w łódzkim sejmiku koalicję PO-PSL zastąpił PiS, Malinowski pozostał w fotelu prezesa ŁKA. Wcześniej przetrwał rewolucję kadrową, która nastąpiła w 2012 r., gdy rządy na kolei przejęły „Bankomaty”.

Janusz Malinowski wraca do spółki PKP Intercity, której skala działalności jest dwa razy większa niż w momencie jego odejścia. W 2023 r. pociągi przejechały 67,1 mln km, a pasażerowie odbyli nimi 68 mln podróży.

Zapowiadając zmiany w PKP Intercity, Piotr Malepszak zwrócił uwagę na to, że spółka nie jest w stanie zaspokoić rosnącego popytu, ponieważ duża część wagonów jest niesprawna: – *Wyobraźcie sobie państwo, że u przewoźnika lotniczego, szczególnie prywatnego, nie lata 40% floty – mówił wiceminister. – To są sytuacje całkowicie*

patologiczne i to jest pierwszy element dla nowego zarządu, który należy uzdrowić.

Wraz z Januszem Malinowskim zająć się tym mają powołani do zarządu PKP Intercity Marcin Karasiński, który dotąd kierował w spółce biurem strategii, i Adam Wawrzyniak, który dotychczas jako wicedyrektor biura taboru odpowiadał za inwestycje taborowe i system zarządzania utrzymaniem taboru.

Tylko restrukturyzacja

Wciąż nie został powołany stały zarząd w pograżonym w kryzysie PKP Cargo – tylko od 2022 do 2023 r. masa przewiezionych przez tę spółkę towarów spadła z 101 mln do 83 mln ton.

Na razie do zarządu oddelegowano nowo powołanych członków rady nadzorczej PKP Cargo. Obowiązki prezesa pełni Marcin Wojewódka, który – jak informuje PKP Cargo – „doradza pracodawcom w procesach restrukturyzacyjnych oraz w zakresie prawa pracy oraz świadczeń pracowniczych. Autor licznych publikacji”. W jednej z nich – artykule „Restrukturyzacja zatrudnienia w firmie” na łamach magazynu „HR Business Partner”, Wojewódka nazwał zwolnienie pracownika „uwolnieniem od ciężaru otrzymywania comiesięcznego przelewu od pracodawcy”.

Swoje rządy w PKP Cargo Wojewódka zaczął od zapowiedzi wdrożenia programu nieświadczania pracy. Polegać ma on na tym, że pracownicy będą otrzymywać 60% wynagrodzenia, ale nie będą przychodzić do pracy. Wojewódka chce, aby od czerwca 2024 r. instrument ten objął aż 4,2 tys. osób z liczącej 14 tys. załogi PKP Cargo. Spółka przypomina, że „działania w zakresie kierowania pracownikami na nieświadczanie pracy były stosowane w spółce PKP Cargo w przeszłości już kilkakrotnie w latach 2008-2015”. Fakt ten stoi w sprzeczności z opiniami, że kryzys w PKP Cargo zaczął się dopiero po 2015 r., gdy do spółki zaczęli trafiać polityczni nominaci PiS. Dodajmy, że od 2008 r. do 2015 r. masa przewożonych PKP Cargo spadła z 134 mln do 116 mln ton.

Wygląda na to, że w PKP Cargo rozkręca się bolesna restrukturyzacja. Co znamienne, funkcję członka zarządu ds. handlowych – czyli osoby odpowiadającej za politykę utrzymania i zdobywania klientów – objął Paweł Milek, który od 1997 r. pracuje jako syndyk w postępowaniach upadłościowych.

Członkinią zarządu ds. finansowych została Monika Starecka, która od 2019 do 2024 r. była dyrektorem pionu finansów w kierowanej przez Alana Berouda stołecznej Szybkiej Kolei Miejskiej. Wcześniej Starecka była dyrektorem finansowym w koncernie energetycznym Vatenfall, sklepach Smyk i w sieci Telepizza. Od 2018 r. prowadzi również własną firmę doradczą Equinox Consulting. Jak czytamy na stronie internetowej tej firmy, Monika Starecka zajmuje się optymalizacją procesów, łączeniem się organizacji czy procesami restrukturyzacyjnymi, a „jej pasją jest wspieranie pracowników w osiągnięciu ich maksymalnego potencjału, zwiększaniu satysfakcji i poczucia głębokiego sensu wykonywanej pracy”.

Z początkiem marca 2024 r. Warszawska Kolej Dojazdowa wprowadziła zasadę, że w dni robocze w godz. 6:00-8:00 i 15:00-18:00 nie można przewozić rowerów pociągami, co – jak tłumaczy WKD – „powodowało nie tylko ograniczenie przestrzeni do przewozu osób, ale przede wszystkim stanowiło duże zagrożenie bezpieczeństwa dla innych współpodróżnych”. Rozwieszono też plakaty informujące, że jeden rower zabiera miejsce czterem pasażerom. Warszawska Kolej Dojazdowa deklaruje, że zakaz wprowadziła na okres remontów, które skutkują mniejszą częstotliwością kursowania pociągów.

Poza szczytem przewóz rowerów nadal jest możliwy. Bilet rowerowy, tak jak przed wprowadzeniem nowych zasad, kosztuje tyle co bilet normalny. Utrzymano też bezpłatny przewóz rowerów w soboty i niedziele.

WKD nie jest pierwszym przewoźnikiem, który wprowadza ograniczenia w przewozie rowerów. Już rok temu, w maju 2023 r., Łódzka Kolej Aglomeracyjna – wcześniej zachęcająca cyklistów całkowicie darmowym przewozem jednoślądów – wprowadziła opłaty obowiązujące w dni robocze w godz. 6:00-8:00 i 14:00-17:00. Za przewóz roweru w tych porach trzeba zapłacić 8,40 zł. Poza szczytem rowery nadal wozi się za darmo.

Rezerwacja, czyli reglamentacja

Koleje Śląskie z końcem kwietnia 2024 r. podwyższyły opłatę za przewóz roweru z 5 zł do 8,40 zł. Jednocześnie miały wprowadzić obowiązkową rezerwację miejsc na rowery. „Rozwiązanie zwiększy komfort wszystkich pasażerów i pozwoli uniknąć sytuacji, w której podróżny nie znajdzie miejsca na swój rower pomimo posiadania biletu na jego przewóz” – zachwalały Koleje Śląskie, które jednak w ostatniej chwili na razie wstrzymały się z wdrożeniem tego pomysłu, który przez rowerzystów został odebrany jako sposób na reglamentowanie miejsc. – *Zaplanowane przez Koleje Śląskie rozwiązanie ma jeden cel: pozbyć się rowerzystów z pociągów* – mówi Tomasz Herud, prezes stowarzyszenia Rowerowe Gliwice. – *Wieloletnia polityka zamawiania pociągów o bardzo małej liczbie miejsc na rowery i wózki doprowadziła do tego, że ilość miejsca na rowery jest znacznie mniejsza niż popyt na tę usługę.*

Herud zwraca uwagę, że rezerwacja miejsc na rowery nie uwzględnia specyfiki turystyki rowerowej – trudno jest bowiem przewidzieć, ile czasu zajmie wycieczka. – *O ile wybór dokładnego pociągu na ranne połączenie można zaplanować, o tyle w przypadku połączenia powrotnego jest to trudniejsze.*

Przewoźnik w zmienionym już pod kątem rezerwacji regulaminie zastawił pułapkę na rowerzystów, zastrzegając, że „w przypadku zmiany taboru przeznaczanego do obsługi danego połączenia może odmówić przewozu roweru w pojazdach zastępczych (inny typ taboru, zastępcza komunikacja autobusowa) mimo posiadanej rezerwacji”. Jeśli więc przewoźnik, zamiast składu z 14 miejscami na rowery, wyśle na trasę skład z czterema miejscami, będzie to problem rowerzystów.

Koleje Śląskie przebudowały jeden skład EN71 – zapewnia on 36 miejsc na rowery. W soboty i niedziele obsługuje popularny wśród

Rowerowa klęska urodzaju

Przewoźnicy jeszcze niedawno zapraszali do zabierania rowerów na pokład pociągów, a teraz próbują zniechęcić rowerzystów



• Weekend, czyli rowerowe godziny szczytu.

cyklistów pociąg „Czarna Wiselka”, który po 8:00 odjeżdża z Katowic do Wisły, skąd z powrotem rusza około 18:00. Jeden taki skład nie rozwiązuje jednak problemów.

– *Na liniach popularnych turystycznie, przede wszystkim Katowice – Wisła i Katowice – Zwardoń, jest za mało połączeń w dni wolne. Pociągi powinny jeździć częściej* – uważa Herud i liczy, że Koleje Śląskie finalnie nie wprowadzą rezerwacji.

Rowerzyści to nie tylko turyści

Na drugim końcu Polski – na trasie z Gdyni na Półwysep Helski – pomorski zakład Polregio od trzech sezonów wprowadza na wakacje zasadę, że rowery można przewozić tylko w wyznaczonych pociągach, zaś do pozostałych z rowerami wsiadać nie wolno. Reguły te wprowadzono przy akceptacji samorządu województwa pomorskiego, którego rzecznik prasowy Michał Piotrowski tłumaczył: – *Wyladunek i załadunek rowerów to czas postoju na przystanku 3-5 min. A to jak w dominie powoduje opóźnienie kolejnych pociągów.*

W wakacje 2021 r. na 17 pociągów dziennie kursujących w relacji Gdynia – Hel spółka Polregio wyznaczyła do przewozu rowerów zaledwie cztery. Spotkało się to z niezadowolaniem turystów rowerowych, więc liczbę dostępnych dla nich pociągów zwiększono. W 2023 r. było to już 14 na 17 pociągów z Gdyni do Helu.

Rowerową klęskę urodzaju najbardziej widać w miejscowościach letniskowych, gdy w pogodne dni pociąg bywa szturmowany przez kilkudziesięciu cyklistów.

Pasażerowie z rowerami to jednak nie tylko turyści. Są to również osoby, które –

między innymi w obliczu braku lub słabej oferty komunikacji lokalnej – pokonują rowerem drogę z domu na stację, a potem drogę ze stacji docelowej do pracy czy szkoły. Duża część codziennych rowerzystów przemieszcza się w ten sposób przez niemal cały rok. Inaczej niż cykliści rekreacyjni, którzy tłumnie pojawiają się w pociągach w wiosenno-letnie weekendy, generując dużą sezonowość kolejowych podróży z rowerami.

Na przykład w 2023 r. Koleje Dolnośląskie w styczniu sprzedały 1,6 tys. biletów na rower, a w czerwcu 13,7 tys.

Z jednej strony dopasowanie zasobów taborowych do mocno sezonowej grupy pasażerów to wyzwanie dla przewoźników. Z drugiej strony możliwości wydłużenia składów na trasach obleganych przez turystów rowerowych daje to, że w ruchu regionalnym soboty i niedziele to dni mniejszego zapotrzebowania na tabor.

– *Kluczowe jest rozróżnienie ruchu turystycznego oraz ruchu codziennego, dla którego powinniśmy zmierzać do modelu działającego w Niderlandach: dojazd rowerem do przystanku, przejazd pociągiem, dojazd innym rowerem od stacji do miejsca docelowego* – przekonuje Michał Rejczak z radomskiej organizacji Bractwo Rowerowe. – *Potrzebne są inwestycje w poprawnie zaplanowane parkingi dla rowerów przy przystankach i stacjach kolejowych.*

Holandia czy Dania?

W Holandii wozenie rowerów pociągami jest zakazane w dni powszednie w godz. 6:30-9:00 i 16:00-18:30, a poza tymi porami kosztuje aż 7,50 € (około 32 zł). Za to przy stacjach są duże, kryte parkingi rowerowe, a ponadto państwowy przewoźnik kolejowy Nederlandse Spoorwegen prowadzi system rowerów publicznych OV-fiets. Holenderski model ma na celu to, aby pasażerowie dojeżdżający z domu na stację własnym rowerem nie zabierali go do pociągu, lecz zostawiali na dworcowym parkingu, a w miejscowości docelowej korzystali z roweru OV-fiets. System ten obejmuje 22,5 tys. rowerów dostępnych w 288 punktach przy dworcach w całym kraju. Wypożyczenie roweru na dobę kosztuje 4,55 € (około 20 zł), ale dla posiadaczy kolejowych biletów okresowych jest bezpłatne. W 2023 r. było 5,9 mln wypożyczeń rowerów OV-fiets.

W innym rowerowym kraju, w Danii, podejście jest odmienne – kolej stara się nadążać za potrzebami cyklistów. W aglomeracji kopenhaskiej kolej miejska S-tog wozi rowery za darmo. Obowiązuje zasada, że z rowerem wsiada się innymi drzwiami, a innymi wysiada – dzięki temu cykliści nie blokują się wzajemnie i nie przedłużają postojów. W pociągach są duże przestrzenie rowerowe, które kilkanaście lat temu jeszcze powiększono kosztem części siedzeń. Spotkało się to z uznaniem aktywistów wskazujących, że bezproblemowy przewóz rowerów pozytywnie wpływa na mobilność. Jens Loft Rasmussen z duńskiego związku rowerzystów Cyklistforbundet oznajmił: – *Często znacznie szybciej jest pojechać koleją S-tog i rowerem niż samochodem.*

KAROL TRAMMER

Tydzień przed wyborami otwocki ratusz uruchomił linię autobusową do Warszawy. Jak przekonuje prezydent Otwocka Jarosław Margielski, autobusy mogą być alternatywą dla kolei: – *Zwłaszcza na okres najbliższych dwóch lat, kiedy to z uwagi na modernizację linii kolejowej ruch pociągów będzie znacznie ograniczony i utrudniony.*

Otwocki ekspres

Nowa bezpłatna linia autobusowa łączy zlokalizowany przy dworcu kolejowym w Otwocku przystanek Orla ze stacją metra Imielin na warszawskim Ursynowie. Z Otwocka autobusy odjeżdżają jeden, dwa razy na godzinę od 5:10 do 20:45. Kursy odbywają się tylko w dni robocze.

Linia została uruchomiona poza systemem warszawskiego transportu publicznego, mimo że Otwock ma zawarte porozumienie z Warszawą, na podstawie którego do miasta dojeżdżają ze stolicy autobusy linii 702 i nocnej N72 oraz Szybka Kolej Miejska. Na podstawie umowy Otwock objęty jest strefą taryfową warszawskiego transportu, którego bilety honorowane są też w pociągach Kolei Mazowieckich. Dlaczego więc nowa linia nie powstała w ramach współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie?

– *Z uwagi na czas wdrożenia linii od podjęcia decyzji do jej uruchomienia – wylicza Aleksandra Czajkowska, rzeczniczka prasowa Urzędu Miasta Otwocka. – Z uwagi na cenę: teraz jest to koszt poniżej 5 zł za wozokilometr, a w ramach ZTM wyniósłby powyżej 10 zł.*

Do obsługi linii Urząd Miasta Otwocka kupił dwa autobusy. Przetarg na ich zakup ogłoszono tylko nieco ponad miesiąc przed uruchomieniem linii. 13-letnie hybrydowe pojazdy przegubowe Solaris, które wcześniej wozili mieszkańcy niemieckiego miasta Neuss, kosztowały 270 tys. zł.

Otwoccy urzędnicy zwracają uwagę, że gdyby za nową linię odpowiadał ZTM, to obsługiwałaby każdy przystanek po drodze. – *Mogłoby to powodować sytuację, że mieszkańcy Otwocka musieliby jechać w zatłoczonym autobusie w niekomfortowych warunkach, a tak linia jest dedykowana mieszkańcom Otwocka* – mówi Czajkowska.

W sieci komunikacyjnej stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego rzeczywiście nie ma podmiejskich linii autobusowych, które w granicach Warszawy stawałyby się liniami przyspieszonymi czy ekspresowymi, zapewniając mieszkańcom okolicznych miast i gmin szybki dojazd w głąb stolicy. Takie podmiejskie linie przyspieszone działają w aglomeracji krakowskiej – stają tylko na najważniejszych przystankach, a przy tym docierają aż do centrum Krakowa.

Autobusem czy pociągiem?

Autobusy nowej linii zatrzymują się trzy razy na terenie Otwocka, a następnie – przekraczając Wisłę drogą ekspresową S2 – jadą bez postoju aż 19 km do przystanku przy stacji metra Imielin. Przejazd całej trasy trwa w zależności od pory dnia 34-42 min. Szybka Kolej Miejska i Koleje Mazowieckie jadą z Otwocka do Warszawy Śródmieście 41-44 min. Przy dojazdach do centrum autobusy nie

Linie otwockie



Kolej nie wystarcza. Samorządy z powiatu otwockiego uruchomiły linie autobusowe do Warszawy

• *Autobus bezpłatnej linii Otwock – Warszawa Metro Imielin jedzie drogą ekspresową S2.*

są zatem konkurencją dla pociągów. Tym bardziej, że trzeba doliczyć przesiadkę z autobusu do metra i 17-minutowy przejazd do stacji Centrum. Jednakże nowa linia autobusowa umożliwiła dotarcie transportem publicznym z Otwocka do południowych dzielnic Warszawy – na Ursynów i Mokotów – znacznie szybsze niż dotychczas, bo bez nakładania drogi przez centrum.

– *Informacja o nowej linii spotkała się z bardzo pozytywnym odzewem mieszkańców* – mówi Karolina Wojnicz, naczelnik wydziału ochrony środowiska i gospodarki komunalnej w otwockim ratuszu. – *Braliśmy pod uwagę, że początkowo liczba pasażerów będzie*

mniejsza, jednak z każdym dniem chętnych przybywa.

Z wyborów na wybory transport publiczny staje się coraz ważniejszym tematem. Nie tylko w Otwocku, gdzie Jarosław Margielski uzyskał reelekcję, zdobywając 76% głosów już w pierwszej turze.

Nowy kierunek

Połączenie z Warszawą również tuż przed wyborami uruchomiły Otwockie Przewozy Gminno-Powiatowe: od 28 marca 2024 r. autobusy jeżdżą na trasie Osieck – Warszawa Metro Imielin, zapewniając w dni robocze dojazd do stolicy z południowo-zachodniej części powiatu otwockiego: z oddalonych od linii kolejowej Warszawa – Otwock – Pilawa – Dęblin gmin Osieck, Sobienie-Jeziory, Karczew i z nadwiślańskiej części Józefowa.

Cena biletu do Warszawy z Osiecka i Sobieni-Jeziory to 8 zł, z Karczewa i Józefowa 5 zł. Z Osiecka realizowane są cztery kursy dziennie, w Karczewie dochodzi 16 kursów. Od ostatniego przystanku w Józefowie do przystanku Metro Imielin autobusy nie mają postojów. Przejazd do Warszawy z Karczewa zajmuje 32 min., z Sobieni-Jeziory 1 godz. 8 min., a z Osiecka 1 godz. 20 min.

W Osiecku jest stacja kolejowa, z której dało się dojechać pociągiem do Warszawy. Jednak w 2010 r. Koleje Mazowieckie wycofały się z obsługi biegnącego przez Osieck odcinka Pilawa – Góra Kalwaria.

Do związku Otwockie Przewozy Gminno-Powiatowe należy powiat otwocki i położone w jego granicach miasta i gminy (do związku nie należy jednak miasto Otwock). Na sieć linii OPGP składają się przede wszystkim połączenia do Otwocka z pozostałych gmin powiatu. Przewozy na wszystkich trasach realizuje na zlecenie związku firma UTJ Wołoszka. Obsługuje ona również nową linię Osieck – Karczew – Warszawa.

W kwietniu 2024 r. do związku Otwockie Przewozy Gminno-Powiatowe dołączyła Góra Kalwaria z powiatu piaseczyńskiego. Akces tej gminy wiąże się z planami uruchomienia spinającej dwa brzegi Wisły linii Otwock – Karczew – Góra Kalwaria.

KAROL TRAMMER

Ekspresowe drogi autobusów

Drogą ekspresową S2, czyli południową obwodnicą Warszawy, jeżdżą nie tylko nowe linie z powiatu otwockiego, ale też autobusy warszawskiej linii 319, która łączy dzielnicę Wawer z leżącymi na drugim brzegu Wisły Wilanowem i Ursynowem. Linia 319 kursuje co 15 min., ale tylko w dni robocze i tylko w szczycie porannym i popołudniowym. Aby w innych porach przemieścić się komunikacją zbiorową między tymi dzielnicami, liczącymi w sumie około 300 tys. mieszkańców, trzeba jechać naokoło przez centrum Warszawy.

Z dróg ekspresowych korzysta również warszawska linia podmiejska 733, kursująca ze zlokalizowanego na rogatkach stolicy węzła przesiadkowego P+R Aleja Krakowska do Młochowa. Od Warszawy do Nadarzyn autobusy linii 733 jadą drogami S2 i S8, pokonując bez przystanków 14 km.

Związek Grodzkie Przewozy Autobusowe na linii 63 zapewnia siedem ekspresowych kursów Bieniewiec – Żabia Wola – Warszawa P+R Aleja Krakowska. Realizowane są one drogą S8: od Siestrzeni jadą bez postojów 17 km do Janek. Szybkie kursy linii 63 pokonują odcinek z Żabiej Woli do Warszawy w 29 min. (pozostałe kursy linii 63 jadą 43 min.).

Z początkiem maja 2024 r. PKS Grójec uruchomił linię Sucha - Białobrzegi - Grójec - Warszawa Metro Wilanowska, która od podgrójeckiej wsi Szczęśna do Warszawy pokonuje 34 km bez postojów drogami ekspresowymi S7 i S2. Na linii wykonywane są jednak tylko dwa kursy: poranny do Warszawy i powrotny po południu.

PRZESIADKI

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Wyspa

Kolej, a więc i szyny, w zasadzie łączą ludzi. Lecz czasem w węzłach kolejowych powstają izolowane od reszty miasta wyspy, ze wszystkich stron ograniczone torowiskami. Zazwyczaj pozostają z powodu swego położenia puste. Ale w Warszawie na takiej wyspie pobudowano osiedle Dudziarska. Bez dobrej szosy dojazdowej, bez centralnego ogrzewania, bez sklepów. Legalną drogą po chleb, do szkoły czy do lekarza szło się godzinę, a nielegalną krócej, lecz z narażeniem życia – przez torowiska. Zsyłano tu między innymi eksmitowanych za niezapłacenie czynszu. Dziś bloki na Dudziarskiej stoją już puste, przypominając martwe osiedla-widma Czarnobyli, a dowcipnie twierdzą złośliwie, że lokatorów i stąd eksmitowano – za niezapłacenie czynszu.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Sztorm”

Słupsk – Szczecin Główny

Choć sztorm jest wiatrem silnym, porywistym i daleko mu do delikatności, to w nazwie pociągu regionalnego „Sztorm” ukryta jest delikatna złośliwość. Sztorm to wiatr występujący nad obszarami mórz i oceanów. A pociąg „Sztorm” łączy Słupsk, Koszalin i Szczecin, czyli miasta, które bywają podejrzewane o to, że leżą nad morzem. W Słupsku – z którego do brzegu Morza Bałtyckiego jest 16 kilometrów – jeszcze czasem wspomina się, gdy przed laty Telewizja Polska pokazała wzburzone sztormem morze w Uście, opatrując nagranie słowami: „Tak wyglądał Bałtyk w Słupsku”. Z centrum Koszalina nad morze jest około 11 kilometrów. Bałtyk można zobaczyć z wieży widokowej na koszalińskiej Górze Chełmskiej. Dekadę temu władze Koszalina wpadły nawet na pomysł, aby zbudować kolej linową z Koszalina do nadmorskiego Mielnia – po dziś dzień koncepcja ta nie została jednak zrealizowana. Ze Szczecina do Morza Bałtyckiego jest w prostej linii ponad 50 kilometrów, mimo to podobno wciąż zdarzają się osoby, które dzwoniąc do hotelu, proszą o pokój z widokiem na morze. Może coś w tym być, skoro nawet Polska Organizacja Turystyczna ostrzega na swojej stronie internetowej, że „Szczecin nie leży nad morzem”. Zbłądzeni turyści mogą pocieszyć się wieczornym wjazdem na stację Szczecin Główny pociągu „Sztorm”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Udostępnienie pasażerom wydajnego i niezawodnego Internetu w trakcie podróży jest jednym z naszych priorytetów”.

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”
Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W przedziale siedziały dwie panie i jeden pan. Basia, skulona w kąciku, była czwarta. Panie nie wyglądały na wielkie damy i różniły się zaledwie tym, że jedna miała czerwony kapelusz, a druga zielony. Poza tym nie posiadały cech wybitnych i jaskrawych, którymi mogły się odróżnić w gromadzie stu tysięcy innych pań. Obie miały oblicza pomazane margaryną uśmiechu i musiały mieć te same przyzwyczajenia, nie upłynęło bowiem pół godziny, a obie wydobyły z koszyczków smakowite zapasy i zaczęły jeść. Jest to sprawa godna podziwu filozofa – o ile nam jednak wiadomo, dotąd żaden filozof nie usiłował rozwiązać tego zagadnienia – dlaczego ludzie podróżujący zawsze jedzą. Są dane, że jedzenie, szczególnie jajek na twardo, znakomicie skraca podróż i jest wyborym lekarstwem na jej rozciągliwą nudę. Należy przyznać, że obie panie – i kapelusz zielony, i kapelusz czerwony – jadły z mniejszym entuzjazmem, niżby się tego można było spodziewać. Czyniły to raczej w celu podtrzymania dobrego zwyczaju”

Kornel Makuszyński*, „Awantura o Basię”
*urodził się 1884 r. w Stryju, prozaik, felietonista i publicysta, przed II wojną światową był jednym z najpoczytniejszych pisarzy, zmarł w 1953 r. w Zakopanem

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), Koleo (ul. Francuska 11A). **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.