

# Z Biegiem Szyn

Połączenia kolejowe  
między Polską  
a Ukrainą

GRANICA  
MOŻLIWOŚCI



## MOBILNOŚĆ

### Polskę zalewają samochody

● Autostrada A1 kolo Gostynina.



W ciągu ostatnich pięciu lat liczba samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach wzrosła o 21% – informuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad po przeprowadzeniu generalnego pomiaru ruchu.

Generalny pomiar ruchu odbywa się co pięć lat. W tej edycji część zliczania została przeniesiona z 2020 r. na 2021 r., aby zapewnić miarodajność wyników w obliczu zmniejszenia ruchu, które było widoczne głównie podczas pierwszej fali epidemii koronawirusa. Zliczanie odbywało się w 2345 punktach pomiarowych, które rozlokowane zostały na drogach ekspresowych, autostradach oraz pozostałych drogach krajowych. Ruch na drogach tych trzech kategorii wzrósł we wszystkich regionach: najbardziej na terenie województwa małopolskiego – o 30%. Najmniejszy wzrost, ale i tak wynoszący 13%, odnotowano w województwie śląskim.

W województwie mazowieckim ruch od 2015 r. zwiększył się o jedną czwartą. Widać to chociażby na drogach wlotowych do Warszawy. Na zachodnim wlocie autostrady A2 do stolicy dobowy ruch samochodów osobowych zwiększył się w ciągu ostatnich pięciu lat z 62,1 tys. do 70,8 tys. (w dwóch kierunkach). Jednocześnie liczba osobówek wzrosła też – z 26,9 tys. do 31 tys. – na wlocie równoległej do autostrady drogi krajowej 92. Pokazuje to, że autostrady zamiast zbierać auta z dróg niższych kategorii i odciążać przecięte nimi miejscowości, w dużej mierze pobudzają ruch samochodowy.

Liczba aut osobowych przekraczających granicę Łomianek i Warszawy drogą krajową 7 wzrosła od 2015 r. z 44,5 tys. do 54,8 tys. na dobę. Z kolei na wbiegającym do stolicy odcinku drogi ekspresowej S8 między Jankami a węzłem Opacz ruch osobówek wzrósł z 55,9 tys. do aż 93,5 tys.!

Najbardziej obciążonym odcinkiem w całej Polsce jest droga ekspresowa S8 na granicy warszawskich dzielnic Woli i Żoliborza, którą na dobę przejeżdża średnio 197,8 tys. pojazdów, z czego 165,8 tys. to samochody osobowe. Podczas pomiaru w 2015 r. przejeżdżało tędy 127,8 tys. pojazdów dziennie, w tym 107,2 tys. osobówek. Na tym stołecznym odcinku drogi S8 ponad dwukrotnie zwiększył się ruch tirów: z 5,5 tys. w 2015 r. do 11,3 tys. w 2021 r.

Rosnące natężenie ruchu widoczne jest także w innych częściach województwa mazowieckiego. Na przykład na wszystkich drogach krajowych wbiegających do Płocka. Drogą krajową 62 na wlocie od strony Włocławka przejeżdża 5,3 tys. samochodów osobowych (w 2015 r. 4,3 tys.), a na wylocie w kierunku Warszawy 12,8 tys. (w 2015 r. 10,9 tys.). Natomiast drogą krajową 60 granicę Płocka od strony Gostynina przekracza 11,6 tys. samochodów (w 2015 r. 9,6 tys.), a od strony Drobina 6,5 tys. osobówek (w 2015 r. 5 tys.).

Wzrost ruchu samochodów osobowych nie bierze się znikąd. GDDKiA odnotowała, że podczas generalnego pomiaru ruchu 2020/2021 ruch autobusów na krajowej sieci dróg był o połowę – dokładnie o 51% – mniejszy niż podczas pomiaru w 2015 r.

Podczas generalnego pomiaru ruchu dodatkowo uwzględniani są też rowerzyści. Najwięcej odnotowano ich na drodze krajowej 39 między Brzegiem a Piszczowicami – średnio na dobę przejeżdża tędy 466 rowerów. Kolejne pozycje zajmują: droga 76 w Łukowie (459 rowerów) i droga 94 w Strzelcach Opolskich (443 rowery). ●

## POLITYKA

### Kolejowe harakiri

W archiwum Japońskiej Agencji Współpracy Międzynarodowej JICA znajduje się dokument pod tytułem „Studium prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych”. Ten 352-stronnicowy raport z 1998 r. był owocem rocznej współpracy japońskich ekspertów z Dyrekcją Generalną PKP i ówczesnym Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej.

Japończycy zawitali do Polski w listopadzie 1996 r. na zaproszenie rządu Sojuszu Lewicy Demokratycznej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Ministrem transportu był wtedy Bogusław Liberadzki, dziś europarlamentarzysta z Lewicy.

Do końca 1997 r. grupa ekspertów JICA odbyła w naszym kraju trzy wizyty trwające w sumie sześć miesięcy. Celem kooperacji było przygotowanie polskiej kolei do prywatyzacji poprzez opracowanie planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP: podziału na spółki, redukcji majątku, zwolnień pracowników, zamykania połączeń i likwidacji linii kolejowych.

„Tempo likwidacji nierentownych odcinków, stanowiących poważny ciężar dla PKP, nie jest wystarczające” – napisano w raporcie z lutego 1998 r. Wtedy polska sieć kolejowa liczyła 23,2 tys. km i od 1990 r. już została zredukowana z 26,2 tys. km. Podkreślono jednak, że „należy podjąć bardziej zdecydowane kroki w tym względzie”, zalecając „likwidację 5 tys. km do roku 2005”. Celu tego nie udało się w pełni zrealizować – do 2005 r. sieć została zredukowana do 20,2 tys. km, a więc o 3 tys. km. Jak stwierdzili autorzy raportu, „optymalna sieć kolejowa powinna mieć długość 17 tys. km” (dziś sieć zarządzana przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe liczy 18,6 tys. km).

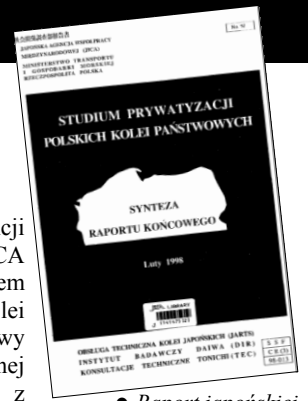
Eksperti JICA uznali, że przedsiębiorstwo PKP zatrudnia o 70 tys. pracowników za dużo i zasugerowali, aby do 2005 r. liczbę etatów zredukować z 230 tys. do 170 tys. Jediną grupą, w której wskazywano na potrzebę zwiększenia zatrudnienia – z 10 tys. do 15 tys. osób – była administracja. Sugerowano powołanie między innymi „specjalnej komisji ds. likwidacji linii kolejowych”.

Raport wskazywał bowiem, że na PKP „występuje problem linii lokalnych, na których nie uwydatniają się w pełni zalety kolei”. W czasie drugiej wizyty w Polsce, mającej miejsce w połowie 1997 r., japońscy eksperci przedstawili zarządowi PKP „do rozpatrzenia w trybie pilnym” listę 1,6 tys. km linii kolejowych „do likwidacji w pierwszej kolejności”. Przypomniano o konieczności rekultywacji gruntów, „aby po likwidacji linii kolejowej dany teren mógł być wykorzystany rolniczo lub pod budowę dróg”, i rekomendowano „stworzenie systemu ulg podatkowych lub pomocy dotacyjnej wspierającej likwidację linii”.

Eksperti zaznaczyli, że „segmentem nie rokującym większych nadziei na zysk są przewozy odbywające się głównie pociągami osobowymi”, argumentując, że „wraz z przenoszeniem się ludności do miast maleje liczba mieszkańców terenów okalających lokalne linie kolejowe”. Sugerowanym rozwiązaniem zastępującym pociągi miał być „system rekompensat za przejazdy taksówkami dla emerytów, młodzieży szkolnej i osób niepełnosprawnych”.

Odnosnie ruchu towarowego raport mówił o rezygnacji z obsługi mniejszych klientów: „Należy zlikwidować stacje obsługujące małe ilości ładunków”, wskazując, że „wśród zastępczych form transportu towarowego wymienił transport ciężarówkami”.

Ze strony polskiej w kooperacji z ekspertami JICA uczestniczyli między innymi Andrzej Wach, Grzegorz Uklejewski i Krzysztof Celiński. Wkrótce potem zaczęli oni obejmować najwyższe stanowiska w restrukturyzującej się Grupie PKP. W 1999 r. Celiński został prezesem PKP – to podczas jego kadencji doszło do rekordowego cięcia połączeń: 3 kwietnia 2000 r. zamknięto ruch na 1028 km linii kolejowych. Wach był prezesem PKP w latach 2004-2010. Uklejewski był członkiem zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne w latach 2002-2005 – w tym czasie przewoźnik ogłosił „plan naprawczy” zakładający likwidację 1,1 tys. połączeń. ●



● Raport japońskiej agencji JICA.



• Władze Środkowych Czech likwidują lokalne pociągi. Stacja Městec Králové na peryferiach tego regionu.

ZAGRANICA

## Czechy na zwrotnicy

Z końcem października 2021 r. zlikwidowano połączenia na linii Čelákovice – Mochov. To ślepo zakończona linia o długości 4 km, która choć biegnie na obrzeżach aglomeracji praskiej, była typową czeską lokalną: łączyła 1,5-tysięczne miasteczko Mochov z głównym ciągiem Praga – Nymburk. Zniknęły też pociągi z linii Straškov – Zlonice na północno-zachodnim skraju regionu środkowoczeskiego.

Hetmanka tego otaczającego Pragę regionu Petra Pecková oraz jej zastępca ds. transportu Petr Borecký o wycofaniu pociągów z bocznych linii zaczęli myśleć zaraz po objęciu stanowisk w listopadzie 2020 r. Wiosną 2021 r. wypłynęła czarna lista zakładająca likwidację lub znaczące przerezerwanie połączeń na 12 odcinkach.

Pecková i Borecký należą do ugrupowania Starostové a Nezávislí (Burmistrzowie i Niezależni), które od roku rządzi Środkowymi Czechami w koalicji z ODS, TOP 09 i Partią Piratów. Wcześniej Borecký był burmistrzem miasta Úvaly, a Pecková miasta Mnichovice. Obydwa te miasta leżą na głównych ciągach biegnących do Pragi, więc cięcia im nie grożą. Do likwidacji wyznaczono linie, z których korzysta mniej niż 2,5 tys. pasażerów tygodniowo. – *Nie jesteśmy w stanie utrzymać przy życiu wszystkich linii zbudowanych w XIX wieku* – mówił Borecký, a Pecková dodawała, że w skali roku z 42 mln podróży koleją w regionie „tylko” 600 tys. przypada na linie przewidziane do likwidacji.

W połowie grudnia 2021 r. przestaną kursować pociągi na kolejnych liniach z czarnej listy – z mapy kolejowej znikną między innymi Trhový Štěpánov, Rožmítal pod Třemšínem i Lužec nad Vltavou. Na odcinku Křižánek – Městec Králové ruch zostanie ograniczony tylko do sobót i niedziel.

Część linii udało się obronić. Połączeń przynajmniej na razie nie tracą Kourim, a także Mníšek pod Brdy i Dobříš, których władze zobowiązały się pokryć koszty dalszego kursowania pociągów. Burmistrzem 6-tysięcznego miasta Mníšek pod Brdy jest szefowa Partii Zielonych Magdalena Davis. Po cięciach pociągi miały kończyć bieg jedną stacją przed miastem Mníšek pod Brdy. Mieszka tu też Karel Havlíček, wicepremier i minister transportu z partii Andreja Babiša ANO 2011. Gdy tylko władze regionu wyjawiały plany cięć, Havlíček zaczął organizować wiece w miastach zagrożonych likwidacją, spotykać się z ich burmistrzami i zwoływać konferencje prasowe na peronach. Alarmował, że gdyby w całych Czechach przyjąć kryterium z regionu środkowoczeskiego, to pociągi zniknęłyby ze 100-150 linii.

Podlegająca wicepremierowi Správa Železnic oznajmiła, że przez ostatnie pięć lat na utrzymanie i remonty 12 linii z czarnej listy wydała 945 mln koron (około 170 mln zł) i w przypadku cięć będą to zmarnowane pieniądze. Władze regionu kontrowały, że Správa Železnic powinna zająć się przepustowością głównych wlotów do Pragi, zaś aktywność Havlíčka tłumaczyły kampanią wyborczą. W odbywających się w październiku 2021 r. wyborach do sejmu Havlíček był jedyneką ANO 2011 w Środkowych Czechach – udało mu się zostać posłem, ale jego partia przechodzi do opozycji, a on kończy misję w rządzie. Władzę w Czechach przejmuje koalicja, którą tworzą ODS, TOP 09, Partia Piratów oraz Starostové a Nezávislí, czyli ugrupowania od roku sprawujące władzę w regionie środkowoczeskim. •

## PROJEKTY

### Godzina szczeroci w Kozienicach

Zapowiadany czas podróży z Kozienic do Warszawy, który ma być uzyskany dzięki nowej linii kolejowej, zbliża się już do dwóch godzin. A miał być dużo krótszy. – *Będziemy mogli mniej więcej w godzinę z Kozienic dojechać do Warszawy, może troszkę szybciej* – mówił w październiku 2019 r. polityk PiS Marek Suski tuż przed podpisaniem przez prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe i burmistrza Kozienic listu intencyjnego o współpracy na rzecz budowy linii mającej połączyć to miasto z linią Radom – Warszawa.

Przed złożeniem podpisu przez PKP PLK roztaczał następujące wizje: – *Czas dojazdu z Kozienic do centrum Warszawy poniżej godziny, w godzinę. Wsiadamy w pociąg, jesteśmy w centrum Warszawy* – mówił Ireneusz Merchel, deklarując przy tym, że w połowie 2020 r. nastąpi ogłoszenie przetargu na projekt, w 2023 r. zaczną się prace budowlane, a w 2025 r. linia zostanie otwarta. „Merchel mami władze Kozienic zupełnie nierealnymi terminami” – pisaliśmy dwa lata temu w „Z Biegiem Szyn”.

Obecnie dopiero dobiegają końca prace nad wstępnym studium planistyczno-prognostycznym – dokument, który na zlecenie władz Kozienic za 1,7 mln zł opracowuje firma BBF, jest warunkiem objęcia inwestycji programem Kolej Plus. Do końca lutego 2022 r. ma zostać ogłoszona lista koncepcji, które zakwalifikują się do programu i otrzymają rządowe finansowanie (wymagane jest 15% wkładu własnego ze strony samorządu). Wówczas możliwe będzie rozpoczęcie prac projektowych.

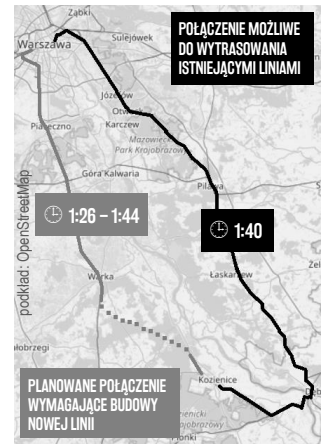
We wrześniu 2020 r., po złożeniu wniosku do Kolei Plus, burmistrz Piotr Kozłowski potwierdził na stronie internetowej kozienickiego magistratu, że „zamierzeniem jest budowa nowego połączenia kolejowego Kozienice – Warszawa z czasem przejazdu poniżej jednej godziny”.

Z opracowanych już fragmentów wstępnego studium wynika jednak, że czas jazdy z Kozienic do Warszawy nową linią – w zależności od wariantu jej przebiegu i liczby postojów pośrednich – wyniesie od 1 godz. 20 min. do 1 godz. 36 min. Przy czym w studium podawany jest czas jazdy tylko do Warszawy Zachodniej – oznacza to, że podróż do Warszawy Centralnej lub Warszawy Śródmieścia zajmie od 1 godz. 26 min. do 1 godz. 44 min. Powyższym szacunkom coraz bliżej do czasu przejazdu, który można by osiągnąć, uruchamiając pociągi z Kozienic do Warszawy istniejącymi liniami kolejowymi: do Bąkowca, dalej do Dębina, a stąd przez Pilawę i Otwock do Warszawy.

Z Dębina do Warszawy Centralnej najszybszy pociąg PKP Intercity, z postojami na stacjach Pilawa, Otwock i Warszawa Wschodnia, obecnie jedzie 1 godz. 20 min. Kursujący w niedziele pociąg przyspieszony Kolei Mazowieckich, mając postoje pośrednie na 22 stacjach i przystankach, pokonuje relację Dęblin – Warszawa Śródmieście w 1 godz. 37 min. W efekcie prac modernizacyjnych pociągi będą na tym ciągu przyspieszać. Na odcinku Pilawa – Otwock do podniesienia prędkości z 100 do 160 km/h dojdzie w połowie grudnia 2021 r. Następnie prędkość zostanie zwiększona, z 120 km/h do 160 km/h, na odcinku Dęblin – Pilawa.

Do Dębina z miejsca planowanej stacji pasażerskiej w Kozienicach jest 29 km. Z pewnością niezbędny jest remont 15-kilometrowego odcinka do Bąkowca, na którym obecnie kursują wyłącznie składy towarowe obsługujące kozienicką elektrownię, a maksymalna prędkość to 50 km/h. Przepustowość tego jednotorowego odcinka została zwiększona dzięki otwarciu w 2019 r. mijanki Janików. Na dalszym, 14-kilometrowym dwutorowym odcinku między Bąkowcem a Dębiniem obowiązują prędkości na poziomie 90-120 km/h.

Parametry istniejącej infrastruktury i możliwości ich poprawy pozwalają na stworzenie połączenia, którym kozieniczanie mogliby dojechać do centrum stolicy w około 1 godz. 40 min. Taki czas jazdy z Kozienic do Warszawy Centralnej mogłyby osiągnąć pociągi przyspieszone trasowane z prędkością maksymalną 160 km/h i niewielką liczbę postojów (np. Dęblin, Sobolew, Łaskarzew Przystanek, Pilawa, Celestynów, Otwock, Warszawa Międzyzylisie i Warszawa Wschodnia). •



• *Możliwości kolejowego połączenia Kozienic i Warszawy.*

W kwestii wykluczenia transportowego Marcin Wiącek – od lipca 2021 r. sprawujący funkcję rzecznika praw obywatelskich – kontynuuje działania swojego poprzednika Adama Bodnara. To właśnie za kadencji Bodnara problemy z funkcjonowaniem transportu publicznego weszły w zakres spraw, którymi zajmuje się Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich.

## Nierówny dostęp

Problemy z dojazdami były jednym z najczęściej poruszanych tematów podczas spotkań regionalnych, których Adam Bodnar przez sześć lat urzędowania odbył w całej Polsce ponad 150. Ich uczestnicy alarmowali, że autobusy do mniejszych miejscowości zbyt wcześnie kończą kursowanie, przez co młodzież nie tylko nie może brać udziału w zajęciach pozalekcyjnych, ale czasem musi się wręcz zwalniać z ostatnich lekcji. Z kolei seniorzy skarżyli się, że z powodu braku połączeń mają problemy z dotarciem nie tylko na zajęcia uniwersytetów trzeciego wieku, ale też do przychodni: – *Nie mogę dojechać do lekarza, jeśli córka nie weźmie urlopu i mnie nie zawiezie* – mówiła uczestniczka jednego ze spotkań.

– *Doprowadziliśmy do tego, że w Polsce do aktywnego życia i korzystania z praw potrzebny jest prywatny samochód* – mówił Bodnar po spotkaniu we Wrześni, a w Lublińcu stwierdził: – *Jeżdżąc po kraju, widzimy jak rośnie problem wykluczenia transportowego. Jak nierówny jest przez to dostęp do edukacji, służby zdrowia, urzędów.*

Kwestie te Adam Bodnar starał się przede wszystkim nagłaśniać: z mównicy sejmowej, na spotkaniach z samorządowcami czy na organizowanych przez biuro rzecznika Kongresach Praw Obywatelskich.

W podsumowującym kadencję Bodnara raporcie biura rzecznika odnotowano wprowadzenie przez rząd programu Kolej Plus oraz uchwalenie ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

## Rozsądne minimum

Nowy rzecznik praw obywatelskich alarmuje, że społeczności lokalne wcale nie przestały borykać się z trudnościami w dojazdach: „Na podstawie liczby skarg dotyczących przedmiotowej problematyki wpływających do mojego biura po wejściu w życie wyżej wymienionej ustawy nie mogę jednak stwierdzić, że problem wykluczenia komunikacyjnego został rozwiązany” – napisał Marcin Wiącek w piśmie wysłanym na początku października 2021 r. do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zaznaczając, że „wykluczenie transportowe stanowi faktyczną przeszkodę w realizacji szeregu konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, takich jak wolność poruszania się, prawo do ochrony zdrowia, prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych, prawo do nauki”.

Choć rządowy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych działa od 2019 r., to nadal duża część samorządów nie zorganizowała na swoim terenie transportu publicznego. Z wsparcia funduszu samorządy mogą, ale nie muszą korzystać. Co więcej,

# Wykluczyć wykluczenie

Problem wykluczenia transportowego wciąż nie został rozwiązany – podkreśla rzecznik praw obywatelskich. I postuluje, aby wprowadzić standardy, które społecznościom lokalnym zagwarantują połączenia

samorządy w ogóle nie mają obowiązku tworzenia i utrzymywania połączeń. Żadne sankcje nie grożą nawet w sytuacji, gdy nie tworzy się linii komunikacyjnych zapisanych w planach transportowych uchwalonych przez samorządy. Choć plany te są aktami prawa miejscowego, to brak ich realizacji nie może stanowić podstawy do dochodzenia roszczeń przez mieszkańców.

Rzecznik praw obywatelskich uważa, że to powinno się zmienić. „Pragnę zwrócić uwagę na możliwość innego podejścia do problemu, nie ograniczającego się wyłącznie do kwestii zapewnienia finansowania przewozów, ale ujmującego problem z perspektywy praw obywatela” – napisał Marcin Wiącek do resortu rolnictwa i rozwoju wsi, postulując przy tym, aby ustawowo określić obowiązki władzy publicznej w zakresie transportu publicznego. – „Wydaje się, że rozsądnym minimum w tym zakresie jest wprowadzenie prawa obywatela do transportu publicznego zapewniającego połączenie do siedziby władz danej gminy”.

## Jeden z najważniejszych tematów

1 września 2021 r. Marcin Wiącek gościł reprezentanta Polski w Komisji Europejskiej – komisarza ds. rolnictwa i rozwoju wsi Janusza Wojciechowskiego. Biuro rzecznika informuje, że „jednym z najważniejszych tematów poruszanych w czasie spotkania były problemy związane z wykluczeniem transportowym w wielu rejonach w Polsce”.

Komisja Europejska pod koniec czerwca 2021 r. przedstawiła wizję rozwoju obszarów wiejskich, której jednym z czterech filarów jest ich lepsze skomunikowanie: „Zwiększy to ich dostępność, jednocześnie poprawiając dostęp ludności wiejskiej do szerszego zakresu usług”. To dlatego rzecznik praw obywatelskich wystąpił w sprawie transportu publicznego do resortu zajmującego się rolnictwem i rozwojem obszarów wiejskich.

– *Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi zwróciło się do Ministerstwa Infrastruktury o przekazanie stanowiska w sprawie* – mówi magazynowi „Z Biegłem Szyn” Dariusz Mamiński z resortu rolnictwa. – *Stanowisko to jest kluczowe dla dalszych ewentualnych prac nad proponowanymi rozwiązaniami.*

## Samorządy nie garną się

Postulat, by Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z samorządami opracowało minimalne standardy obsługi transportowej, został przedstawiony w czerwcu 2021 r. na Kongresie Polityki Miejskiej w Katowicach: „Aby komunikacja finansowana ze środków publicznych stanowiła realną alternatywę dla komunikacji indywidualnej, musi ona odpowiadać na zapotrzebowanie

transportowe ludności i zapewniać spójny system” – zaznaczyli eksperci zajmujący się mobilnością, wnioskując przy tym, by spełnianie wypracowanych standardów stało się warunkiem korzystania ze źródeł takich jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Eksperti wskazali ponadto, że podczas formułowania standardów należy pamiętać też o stykach województw: „Kiedy organizator transportu kolejowego jest skupiony jedynie na stworzeniu optymalnej oferty przewozowej do stolicy regionu, połączenia na granicach z województwami sąsiednimi realizowane są jedynie w marginalnym zakresie lub nie są realizowane w ogóle”.

W październiku 2021 r. do Ministerstwa Infrastruktury trafił wniosek, w którym Centrum Zrównoważonego Transportu postuluje, aby do 2027 r. sukcesywnie dojść do następujących standardów: w ramach każdego regionu połączenia między miastami wojewódzkimi i stolicami powiatów oraz połączenia między stolicami sąsiadujących powiatów, a ponadto zapewnienie, aby z żadnej miejscowości liczącej minimum 100 mieszkańców nie było dalej niż 3 km do przystanku autobusowego lub kolejowego obsługiwane przez co najmniej dziesięć par kursów w dni nauki szkolnej i sześć par kursów w pozostałe dni. W piśmie do resortu infrastruktury prezes CZT Krzysztof Rytel napisał: „Ponieważ samorządy nie garną się do odtwarzania sieci autobusowych, nasuwa się refleksja, że państwo powinno je do tego zobowiązać”.

## Rozwój w standardzie

– *Nie jest rzadkością, że wójt czy starosta boją się ulepszać ofertę przewozową, myśląc, że jak zabraknie kasy, to trzeba będzie ciąć kursy i z tego się tłumaczyć* – mówi szef PKS Słupsk Piotr Rachwałski, który od 2014 do 2019 r. kierował Kolejami Dolnośląskimi. Jest on zwolennikiem przyjęcia standardów: – *Powinny one odnosić się do całego transportu zbiorowego dotowanego ze środków publicznych – i autobusów, i kolei. Ich wprowadzenie przyniosłoby skokową poprawę oferty transportu publicznego oraz skokowy powrót pasażerów do systemu.*

O ile rzecznik praw obywatelskich wskazuje, że zagwarantowany powinien zostać przynajmniej dojazd do miejscowości gminnej, o tyle Rachwałski uważa, że nawet ważniejsze jest zapewnienie połączeń z gmin do miast powiatowych, między powiatami oraz z miast powiatowych do stolicy regionu. – *Organizując całą wymienioną siatkę, niejako przy okazji skomunikowaliby także znaczną część sołectw. Na poziomie gminnym w dużej mierze wystarczy zmienić zasady* ►

► *dowozu dzieci do szkół, udostępniając kursy pozostałym mieszkańcom i rozciągając je na cały rok – mówi Rachwański. Przypomina też o kwestii standardu samych pojazdów: – Obowiązkowe miejsce na wózek dziecięcy czy inwalidzki i na większy bagaż, system informacji pasażerskiej z numeracją linii, klimatyzacja, określona norma emisji spalin, lokalizacja GPS pojazdów dostępna w internecie. Określić można też maksymalny wiek taboru: przykładowo autobusów na 15 lat, a pociągów na 30-40 lat. Standardy muszą stymulować rozwój.*

## Autobusy zintegrowane z pociągami

Na to, aby przy określaniu standardów nie ograniczać się do połączeń w ramach gmin, zwraca uwagę również geograf transportu z Uniwersytetu Szczecińskiego dr Tadeusz Bocheński: – *Istotne jest zapewnienie bezpośrednich połączeń także z ośrodków gminnych do miasta powiatowego oraz z miast do ośrodków regionalnych lub subregionalnych, gdzie zazwyczaj znajdują się obiekty specjalistycznej opieki zdrowotnej i organy wymiaru sprawiedliwości poziomu okręgowego – mówi Bocheński, dodając, że standardy muszą wiązać się z zapewnieniem stabilnego finansowania systemu transportu: – Państwo powinno zapewnić samorządom na przykład zwiększony udział w podatku PIT, ewentualnie dotację celową. Samorządy zmuszone do uruchomienia nowych połączeń, ale bez otrzymania dodatkowych funduszy na ten cel, mogą zmniejszyć liczbę kursów na jednej trasie, aby uruchomić je na innej.*

Bocheński zaznacza ponadto, że standardy stanowią szansę na zintegrowanie transportu kolejowego i autobusowego. – *Miasta, zwłaszcza te będące stolicami powiatów, powinny mieć zapewniony dostęp do kolei. Jeśli jednak kolej nie dociera do danego miasta, należałoby zapewnić komunikację autobusową dowożącą pasażerów do czynnej stacji kolejowej. Autobus taki powinien być zintegrowany z pociągiem zarówno pod względem skomunikowania na stacji przesiadkowej, jak i wspólnego biletu.*

## Bez komentarza

Przygotowywanie propozycji zmian legislacyjnych koniecznych do zapobiegania wykluczeniu transportowemu oraz koordynacja prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych – to zadania pełnomocnika rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Funkcję tę sprawuje wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Po tym, jak rzecznik praw obywatelskich zaalarmował Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi o wciąż palącym problemie wykluczenia transportowego na obszarach wiejskich, zapytaliśmy w Ministerstwie Infrastruktury, czy dostrzega potrzebę ustalenia standardów transportu i czy wraz z resortem rolnictwa zamierza zająć się tą kwestią. Rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptyś odparł tylko: – *Ministerstwo Infrastruktury nie komentuje wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.*

KAROL TRAMMER

## Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych działa.

### Ale nie wszędzie i nie zawsze

W województwie mazowieckim spośród 316 uprawnionych samorządów lokalnych – powiatów, gmin miejsko-wiejskich i gmin wiejskich – po dotacje z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na 2021 r. sięgnęło zaledwie 75 jednostek. Z funduszu nie skorzystały między innymi powiaty płoński, ciechanowski, mławski i żuromiński ani żadna z gmin leżących na ich terenie.

Po pieniądze z działającego od 2019 r. funduszu nadal nie schylił się też samorząd województwa mazowieckiego. Choć w przyjętym przez sejmik w 2014 r. planie transportowym przewidziano zaledwie dwie wojewódzkie linie autobusowe (Ostrołęka - Warszawa i Płock - Warszawa), to i tak po dziś dzień nie zostały one uruchomione.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, samorządy wojewódzkie są odpowiedzialne za organizację połączeń autobusowych na trasach przekraczających granice powiatów. Dopiero pojawienie się FRPA stało się dla samorządów wojewódzkich bodźcem do wypełniania tego zadania.

Samorząd województwa łódzkiego od 2019 r. rozwija linie autobusowe uzupełniające sieć połączeń kolejowych. Corocznie, wraz z kolejnymi edycjami FRPA, system jest rozszerzany o kolejne trasy: obecnie kursuje już 39 linii docierających do wszystkich powiatów w regionie.

W lipcu 2021 r. zaczęły działać linie zorganizowane przez samorząd województwa warmińsko-mazurskiego. Jeżdżące przez cały tydzień autobusy obsługują trasy z miast powiatowych pozbawionych kolei do czynnych stacji: np. z Węgorzewa do Giżycka czy z Nowego Miasta Lubawskiego do Iławy. Problem w tym, że nie zadbano o skomunikowanie autobusów z pociągami.

Z FRPA korzystają również samorządy województw pomorskiego, podlaskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego i małopolskiego. Jednak przede wszystkim beneficjentami funduszu są powiaty i gminy.

Dzięki dotacji z FRPA lokalną komunikację autobusową uruchomiła między innymi gmina Długosiodło: sześć linii dociera do prawie wszystkich 38 sołectw. Na każdej linii realizowane są trzy kursy: rano, około południa i późniejszym popołudniem. Co wcale nie jest standardem transportu publicznego na terenach wiejskich, autobusy jeżdżą nie tylko w dni robocze, ale także w soboty, niedziele i święta. Przewoźnikiem jest Sanimax-Transport. Na północnym Mazowszu firma ta - komercyjnie oraz na zlecenie gmin i powiatów wykorzystujących dotacje z FRPA - wypełnia luki po PKS-ach, które w ramach prywatyzacji w 2010 r. kupił koncern Mobilis, a w 2018 r. je zamknął.

W rozdaniu FRPA na 2021 r. dotację w wysokości 7,1 mln zł zdobył powiat garwoliński i powierzył własnej spółce PKS Garwolin realizację w sumie aż 453 kursów - większość z nich jest realizowana jednak tylko w dni robocze (w soboty odbywają się 63 kursy, a w niedziele 10 kursów na niewielkiej części tras). W powiecie garwolińskim dotacje z funduszu uzyskały też gminy Żelechów, Miastków Kościelny i Piława, które zleciły wykonywanie przewozów firmie UTJ Wołoszka. Przewoźnik ten obsługuje również dotowane z funduszu



• *Autobus PKS Garwolin na przystanku przy stacji kolejowej w Sobolewie.*

połączenia w powiecie otwockim: na zlecenie starostwa linie Otwock - Celestynów - Kolbiel i Otwock - Sobienie-Jeziory - Osieck, a także krótsze linie na zlecenie gmin Celestynów, Kolbiel i Osieck. Praktycznie wszystkie kursy odbywają się wyłącznie w dni powszednie. W powiecie otwockim w celu koordynacji działań starostwa i urzędów gmin w zakresie transportu autobusowego myśli się o utworzeniu powiatowo-gminnego związku komunikacyjnego.

Od stycznia 2022 r. taka organizacja ma w pełni rozpocząć działalność w powiecie grodziskim: Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe został założony przez powiat grodzki oraz leżące w nim gminy Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Milanówek, Żabia Wola, a także przez gminę Błonie z sąsiedniego powiatu warszawskiego zachodniego. W rejonie Grodziska Mazowieckiego już działa sieć komunikacji autobusowej wspomaganej dotacjami z FRPA uzyskanymi przez powiat grodzki i gminę Żabia Wola. Przykładowo spod dworca kolejowego w Grodzisku Mazowieckim do Żabiej Woli w dni robocze realizowanych jest aż 58 kursów (od 3:15 do 22:45, do pięciu razy na godzinę), natomiast w weekendy odbywają się 22 kursy (od 4:55 do 22:15). Związek Grodzkie Przewozy Autobusowe ma pomóc w dalszym rozwoju systemu: „Celem utworzenia owego związku jest wspólna organizacja połączeń autobusowych przez różne jednostki samorządu terytorialnego, dzięki której mieszkańcom zostanie zapewniona sprawna i funkcjonalna sieć zsynchronizowanych ze sobą połączeń (w tym powiązane rozkłady jazdy różnych linii, w różnych gminach), spójna taryfa biletowa oraz jednolity i wysoki standard przewozów“ - informują samorządy tworzące grodzki związek.

Związki komunikacyjne działają już w innych regionach: w powiecie strzeleckim na Opolszczyźnie, w powiatach krośnieńskim i zielonogórskim w Lubuskim czy w powiecie jasielskim na Podkarpaciu. W województwie śląskim liderem wykorzystania FRPA jest Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny - organizacja stworzona przez powiat bielski i 10 gmin z jego terenu. Związek jest właścicielem przewoźnika Komunikacja Besidzka (dawny PKS) oraz organizatorem transportu autobusowego w okolicach Bielska-Białej. Gdy w 2019 r. rząd zaczął przyznawać dotacje z FRPA, wójt gminy Jaworze i przewodniczący zarządu BZPG Radosław Ostalkiewicz powiedział: - *Bardzo mnie cieszy, że Warszawa dostrzegła jakim problemem jest transport lokalny.*

Niestety nadal nie w całej Polsce samorządowcy chcą dostrzec możliwości wynikające z istnienia Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz współpracy przy organizacji transportu.

„Z BIEGIEM SZYN”: Jak poważny jest problem wykluczenia transportowego w województwie mazowieckim?

**JUSTYNA KOŚCIŃSKA:** Podchodząc do tego tematu, mieliśmy przeczucie, że nie jest najlepiej, ale postanowiliśmy podeprzeć się twardymi faktami. W naszym raporcie znajdują się mapy, za opracowanie których odpowiedzialny był Marcin Jarzynowski wraz z całą ekipą analityków. Zbudowali oni narzędzie, które wychwytywało z wybranych serwisów informacje na temat liczby połączeń. Samo to jest zastanawiające, że nie istnieje jedno systematyczne źródło na temat oferty transportu publicznego. Z naszych analiz wyszło, że w województwie mazowieckim nie ma ani jednej gminy całkowicie pozbawionej transportu: kolei, autobusów czy busów.

– **Czy to więc oznacza, że w województwie mazowieckim problem wykluczenia transportowego nie jest aż tak dotkliwy?**

– Są takie gminy, gdzie połączeń jest bardzo mało: jest jeden kurs rano, jeden po południu – tylko do i z najbliższej miejscowości. Na mapie dostępnej w raporcie widać gminy, w których na tysiąc mieszkańców jest tylko od jednego do ośmiu kursów. To są gminy na obrzeżach województwa, zwłaszcza na północy, co wiązałabym z likwidacją sprywatyzowanych przedsiębiorstw PKS, która miała tam miejsce w latach 2018-2019.

– **Kto jest najbardziej dotknięty problemem wykluczenia transportowego?**

– Generalnie mieszkańcy mniejszych miejscowości, którzy są po prostu zmuszeni do korzystania z samochodu. Jak powiedział nam mieszkaniec Ostrowi Mazowieckiej, kiedyś jeden samochód przypadał na dziesięć rodzin, a teraz w każdej rodzinie są po dwa, trzy auta. Mimo to wciąż dużo ludzi ma problem z dojazdami – przede wszystkim osoby starsze i młodzież. Nauczyciel z Żuromina mówił nam, że uczniowie, którzy chcą uczestniczyć w zajęciach dodatkowych, muszą potem wracać do domu na piechotę kilka kilometrów, bo ostatni, a czasem jedyny autobus odjeżdża tuż po końcu obowiązkowych lekcji. Problem mają też uczniowie chcący wybrać niestandardową szkołę, inną niż najbliższa. Wtedy okazuje się, że w ogóle nie ma autobusów.

– **A ludzie starsi? Jak ich dotyka problem?**

– Najbardziej zapadły mi w pamięć rozmowy ze starszymi mieszkankami Teczowa. To wieś gminna niedaleko Radomia, w powiecie zwoleniskim. Z Teczowa do lekarza specjalisty trzeba dojeżdżać do oddalonego o 10 km Zwolenia. Jedna z kobiet mówiła, że jak jest potrzeba, to zawozi ją tam samochodem syn w drodze do pracy, a potem musi ona czekać aż on skończy pracę. Spędza więc ten czas w parku lub, jeśli jest chłodniej, w przychodni, lecz z powodu epidemii teraz obawia się długiego przebywania w przychodni. Krótka wizyta u lekarza w leżącym niedaleko miście wiąże się z koniecznością spędzenia tam całego dnia. Inna rozmówczyni wspominała, że przez

# „Skazani na samochód”

Rozmowa z **JUSTYNĄ KOŚCIŃSKĄ** z ruchu Miasto Jest Nasze, autorką raportu „Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim”

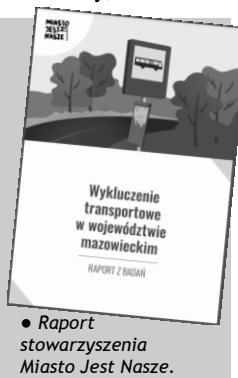


• Przystanek autobusowy w Karlewie na północno-zachodnim skraju województwa mazowieckiego.

jakiś czas musiała codziennie jeździć na rehabilitację i niejako wyrwała jej się: „Na szczęście mąż był wtedy bez pracy”. Z kolei osoby, które nie mają w rodzinie samochodu, mówiły, że muszą prosić o pomoc sąsiadów lub wręcz płacić im za podwiezienie. Było dla mnie wręcz szokiem, że pod możliwości transportu trzeba podporządkować cały dzień. Dla mnie, jako mieszkanki Warszawy,



**Dr JUSTYNA KOŚCIŃSKA** jest aktywistką warszawskiego ruchu miejskiego Miasto Jest Nasze. Jest socjolożką, pracuje w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych Euroreg na Uniwersytecie Warszawskim.



• Raport stowarzyszenia Miasto Jest Nasze.

takie sytuacje są nie do pomyślenia.

– **Dlaczego warszawski ruch miejski, stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, zajęło się kwestią wykluczenia transportowego w województwie mazowieckim i opracował pierwszy raport na ten temat?**

– Punktem wyjścia była dla nas kwestia tysięcy samochodów, które każdego ranka wjeżdżają do Warszawy. Chcąc więc zmienić sytuację w Warszawie i zmniejszyć liczbę aut w mieście, trzeba spojrzeć na resztę województwa. W różnych jego częściach są ludzie, którzy nie są wcale fanami samochodów, lecz po prostu są na nie skazani, ponieważ nie mają innej możliwości dojazdu.

– **Czy można uznać, że kto musi dojeżdżać do pracy, już kupił sobie samochód, i problem wykluczenia właściwie dotyczy tylko uczniów i seniorów?**

– Nie. W jednej z miejscowości mieliśmy okazję rozmawiać z urzędniczką, która zajmuje się aktywizacją osób bezrobotnych. Wskazywała, że dużo kandydatów odrzuca oferty wyłącznie ze względu na brak jakiegokolwiek transportu do miejscowości, w której otrzymali propozycję pracy. Podała ona przykład firmy, która przeprowadzała rekrutację na kilkadziesiąt nowych stanowisk. Okazało się, że ponad połowa osób, którym zaproponowano tego pracodawcę, ostatecznie nie mogła się u niego zatrudnić, gdyż z ich miejscowości nie ma dojazdu.

– **Czy na podstawie waszego raportu można uznać, że problem wykluczenia transportowego w województwie mazowieckim nasila się wraz z odległością od aglomeracji warszawskiej?**

– Na pewno Warszawa i aglomeracja warszawska mają najbogatszą sieć transportu publicznego. Co do pozostałych części województwa, można stwierdzić, że dobrym skomunikowaniem cechują się gminy położone na liniach kolejowych biegnących do Warszawy. A tam, gdzie nie ma połączeń kolejowych, jest dużo, dużo gorzej. Wcale jednak nie chodzi o to, aby z całego regionu stworzyć bezpośrednie połączenia do i z Warszawy. Z jednej strony, Warszawa nie we wszystkich rejonach jest punktem, który najbardziej przyciąga – często problemem jest dojazd do bliżej położonych ośrodków: Płocka, Siedlec czy Radomia. Z drugiej strony, na przykład w przypadku Żuromina, aby umożliwić wygodny dojazd do stolicy, wystarczy zapewnić połączenie autobusowe do oddalonej o 30 km Mławy, skąd pociągami można dojechać do Warszawy, ale między innymi również do Olsztyna czy Gdańska. Podczas rozmów w Żurominie dowiedzieliśmy się, że niezmotywowani, aby odebrać kogoś bliskiego ze stacji kolejowej, muszą prosić sąsiadów czy znajomych o pożyczanie samochodu albo zawiezenie do Mławy i z powrotem. Mam nadzieję, że nasz raport otworzy decydom oczy na te problemy.

ROZMAWIĄŁ KAROL TRAMMER

Gdy Adam Struzik z Polskiego Stronnictwa Ludowego 10 grudnia 2001 r. został marszałkiem województwa mazowieckiego, papieżem był Jan Paweł II, 13-letni Robert Lewandowski grał w Uczniowskim Klubie Sportowym Varsovia, a Polska nie należała do Unii Europejskiej.

## Opozycja liczna, ale słaba

Żaden inny region nie może pochwalić się tak wieloletnim marszałkiem. Na przykład w województwie łódzkim w ciągu ostatnich 20 lat rządziło pięciu marszałków, na Podlasiu siedmiu, a na Dolnym Śląsku aż ośmiu.

Adam Struzik nadal trwa na stanowisku marszałka, mimo że po ostatnich wyborach samorządowych stan posiadania PSL mocno osłabł: w 2018 r. mandaty radnych zdobyło ośmiu ludowców, a w kadencji 2014-2018 było ich w sejmiku 16.

W 2018 r. wyraźne zwycięstwo odniosło Prawo i Sprawiedliwość, zdobywając 24 z 51 mandatów. PiS chciał przeciągnąć na swoją stronę dwóch radnych z innych partii, ale nikt nie skusił się na oferowane stanowiska w spółkach skarbu państwa. I PiS, choć ma w sejmiku największy klub, jest opozycją – liczną, ale słabą. PiS wystawił do sejmiku osoby, które jednocześnie pełnią wysokie funkcje w administracji państwowej. Trudno, aby radni – wśród których są przewodniczący Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji Witold Kołodziejcki czy wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel – mieli czas na wnikliwe przyglądanie się marszałkowi i punktowanie jego poczynań. Ponadto część przedstawicieli PiS już w 2019 r., po zaledwie roku spędzonym w sejmiku, zdecydowała się kandydować do sejmu. Ci, którzy się tam dostali, zrezygnowali z bycia radnymi. Na ich miejsce przyszły nowe osoby.

## Sejmik na zapleczu

Również będąca w koalicji z ludowcami Platforma Obywatelska traktuje mazowiecki samorząd tylko jako zaplecze dla innych szczebli polityki.

Już tradycją jest, że PO uznaje sejmik za dodatkowe miejsce pracy dla burmistrzów dzielnic Warszawy: przewodniczący sejmiku Ludwik Rakowski to burmistrz Wilanowa, wiceprzewodniczący Tomasz Kucharski jest burmistrzem Pragi Południe, radny Krzysztof Strzałkowski burmistrzem Woli, radny Krzysztof Skolimowski wiceburmistrzem Mokotowa, a radny Bartosz Wiśniakowski wiceburmistrzem Wilanowa. To oczywista luka, albowiem już burmistrzowie miast i wójtowie gmin nie mogą jednocześnie być radnymi sejmików.

Jednocześnie część polityków PO uważa sejmik za poczekalnię, z której wypatruje się możliwości przeskoczenia do sejmu. Po krótkiej przygodzie w samorządzie do sejmu przenieśli się Maciej Lasek, Kinga Gajewska czy Marcin Kierwiński.

Tak jak PiS jest słabą opozycją, tak Platforma jest słabym koalicjantem, mimo że w sejmiku zasiada 18 radnych PO, a więc ponad dwa razy więcej niż radnych PSL.

W zarządzie województwa zasiada dwoje ludowców (oprócz Struzika spod znaku zielonej koniczyny jest Janina Ewa

# Wieczny marszałek

Województwem mazowieckim Adam Struzik rządzi już od 20 lat



• Adam Struzik podczas zawarcia umowy na dostawę dwóch szynobusów dla Kolei Mazowieckich, czerwiec 2014 r.

Orzełowska) i troje przedstawicieli PO (Elżbieta Lanc, Wiesław Raboszuk i Rafał Rajkowski). W zarządach województwa decyzje zapadają większością głosów, więc Platforma niby ma gwarantowaną przewagę.

## Pieniądze i ludzie

Struzik – jako marszałek województwa z 20-letnim doświadczeniem – świetnie jednak wie, jak wiele zależy od sprawującego realną władzę aparatu urzędniczego. I dba o obsadę kluczowych stanowisk. Najważniejsi jego ludzie to skarbnik Marek Miesztalski, który odpowiada za budżet regionu, i Waldemar Kuliński, który jako sekretarz województwa nadzoruje działalność departamentów w urzędzie marszałkowskim oraz delegatur terenowych. Kuliński koordynuje też politykę personalną. Legendarny jest już notes, w którym Kuliński stawia kolorowe kropki przy nazwiskach urzędników i troszczy się o to, by zielonych kropek było jak najwięcej.

Zarówno Miesztalski, jak i nazywany małym marszałkiem Kuliński swoje funkcje sprawują od samego powstania województwa mazowieckiego w 1999 r. Początkowo marszałkiem był inny ludowiec, Zbigniew Kuźmiuk, który jednak szybko porzucił samorząd na rzecz sejmu, a w 2009 r. związał się z PiS – dziś z ramienia tej partii zasiada w Parlamencie Europejskim.

Struzik i jego zaufani urzędnicy od dwóch dekad rozdają karty, a zmieniają się jedynie gracze przy stoliku. PSL przed zawarciem koalicji z Platformą Obywatelską rządził województwem mazowieckim wraz z Sojuszem Lewicy Demokratycznej, Prawem i Sprawiedliwością oraz Ligą Polskich Rodzin.

O sile Waldemara Kulińskiego i słabości większego koalicjanta przekonał się choćby

Jakub Majewski, który w czerwcu 2009 r. z rekomendacji Platformy został prezesem Kolei Mazowieckich, lecz po zaledwie 144 dniach został odwołany. Jego odejścia domagał się Kuliński, a politycy PO choć początkowo zarzekali się, że będą bronić Majewskiego, to ostatecznie złożyli go na ołtarzu koalicyjnego spokoju.

## Układ warszawski

PiS po przegranej zwycięstwie w 2018 r. uznał chyba, że jedyny sposób na zdobycie województwa mazowieckiego to podzielenie go na dwa regiony: jeden obejmujący aglomerację warszawską i drugi obejmujący całą resztę dzisiejszego województwa.

Gdy PiS zaczął mówić o podziale – wpisującym się zresztą w to, że zwykle w Europie stolicy są oddzielnymi regionami – Struzik stał się wobec partii Jarosława Kaczyńskiego wręcz agresywny, tracąc typową dla ludowców zdolność do niepalenia mostów i dbania na wszelki wypadek o szeroką zdolność koalicyjną. W październiku 2021 r. Struzik musiał oficjalnie przeprosić Kaczyńskiego za udostępnienie na Twitterze jego zdjęcia z dorysowanym wąsem Hitlera. Agresja najwyraźniej zadziałała, bo PiS przestał mówić o podziale województwa.

Tymczasem symbioza z rządzoną przez PO Warszawą to jedna z metod Adama Struzika na trwanie na stanowisku. Symbiozem tej symbiozy jest to, że Struzik od 2007 r. jest członkiem rady nadzorczej Tramwajów Warszawskich, za co dostaje ponad 4 tys. zł miesięcznie. Przede wszystkim jednak stolica otrzymuje miliony z Regionalnego Programu Operacyjnego. Może dlatego plan podziału regionu był tak krytykowany przez prezydenta stolicy Rafała Trzaskowskiego. Jakby tego było mało, dzielnice Warszawy – w tym te, których burmistrzami są radni sejmiku z PO – dostają dofinansowanie z instrumentu wsparcia równomiernego rozwoju województwa.

Mimo to Struzik w wywiadzie dla „Gazety Wyborczej” twierdził, że „prowadzi politykę wyrównywania rozwoju poprzez redystrybucję dochodów z centrum Mazowsza na jego obrzeża”.

## Muszę pilnować

– Muszę pilnować tego, aby całe województwo rozwijało się w sposób równomierny – mówił Adam Struzik na antenie radomskiego Radia Rekord.

W rzeczywistości brak polityki równomiernego rozwoju stanowi główny bilans 20 lat rządów Struzika w województwie mazowieckim. Gdy bowiem w Warszawie stopa bezrobocia wynosi 1,7%, to w powiatach sierpeckim, żuromińskim, makowskim, radomskim i przysuskim przekracza ona 15%, a w szydłowieckim sięga aż 24,6% i jest najwyższa w Polsce.

Z kolei produkt krajowy brutto na mieszkańca w aglomeracji warszawskiej wynosi 160% średniej dla całej Unii Europejskiej i osiąga poziom aglomeracji sztokholmskiej. W reszcie województwa PKB *per capita* to 63% średniej unijnej, czyli tyle, ile w północno-zachodniej Rumunii.

KAROL TRAMMER

Zakaz kursowania pociągów pasażerskich między Polską a Ukrainą został zniesiony rozporządzeniem polskiej rady ministrów z 27 września 2021 r. Dwa tygodnie później – 10 października 2021 r. – polsko-ukraińską granicę przekroczył pierwszy pociąg: skład InterCity+ z Kijowa do Przemyśla.

Ruch wstrzymany był nieprzerwanie od marca 2020 r., kiedy do Polski dotarła epidemia koronawirusa.

## Oferta do odbudowy

Kolejnymi rozporządzeniami w sprawie ograniczeń epidemicznych rząd przedłużał wstrzymanie ruchu pociągów, nie widząc jednocześnie zagrożenia w przekraczaniu granicy samochodami, autobusami i samolotami.

Polski rząd miesiącami był głuchy na apele organizacji społecznych, a także na fakt, że w czerwcu 2021 r. wznowiono kursowanie połączenia Kijów – Lwów – Budapeszt – Wiedeń, a z początkiem lipca 2021 r. przywrócono komunikację kolejową między Słowacją a Ukrainą, w tym pociągi „Zakarpattia”, które korzystają z normalnego toru wbiegającego w głąb Ukrainy i łączą Koszyce z oddalonym 45 km od granicy Mukaczewem w obwodzie zakarpackim.

Rozporządzenie otwierające kolejową granicę nie zostało przez przewoźników PKP Intercity i Ukrzaliznyca uznane za sygnał do szybkiej odbudowy oferty sprzed epidemii. Kursowanie pociągu „Kiev-Express” w relacji Warszawa – Kijów przywrócono dopiero w listopadzie 2021 r., a „Lwów-Express”, który przed epidemią jeździł na trasie Wrocław – Kraków – Przemyśl – Lwów, nadal nie przekracza granicy.

Kolej wciąż ma problem z dostrzeżeniem tysięcy osób podróżujących między Polską a Ukrainą. I wcale największym kłopotem nie jest to, że w Polsce rozstaw szyn to 1435 mm, a w Ukrainie 1520 mm.

## Milion pasażerów

Według Głównego Urzędu Statystycznego, pod koniec 2019 r. w Polsce przebywało ponad 1,3 mln obywateli Ukrainy. Epidemia spowodowała, że duża część z nich podjęła decyzję o powrocie do ojczyzny. GUS oszacował, że w marcu i kwietniu 2020 r. wyjechało 160 tys. Ukraińców. Wkrótce jednak ich liczba między Bugiem a Odrą znów zaczęła rosnąć. W połowie 2021 r. odnotowano rekordową liczbę 604 tys. Ukraińców zarejestrowanych w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych.

Polski Instytut Ekonomiczny wskazuje, że wśród pracujących w Polsce Ukraińców dominuje migracja wahałowa. Potwierdza to w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” Ivanna Kyliushyk z Fundacji Nasz Wybór, zajmującej się wspieraniem ukraińskich imigrantów w Polsce. Kyliushyk podkreśla jednak, że nie są to codzienne dojazdy w strefie przygranicznej: – *Z powodu czasochłonnych procedur przekraczania granicy na przejściach drogowych i często kilkugodzinnych kolejek samochodów takie wahałowe migracje to przede wszystkim przyjazdy do pracy na kilka dni, na tydzień. Jako że są to migracje w nieco dłuższym*

# Granica możliwości

Między Polską a Ukrainą – po półtorarocznym zamknięciu kolejowej granicy – znów kursują pociągi. Popyt na podróże między dwoma krajami jest ogromny, ale kolej ma problem z jego wykorzystaniem



• Pierwsze dni po przywróceniu ruchu przez polsko-ukraińską granicę. Pociąg InterCity+ z Kijowa po przyjeździe na szerokotorową część stacji Przemyśl Główny, październik 2021 r.

*cyklu, to nie ograniczają się one tylko do miejscowości leżących w pobliżu granicy. Są też migranci zarobkowi, którzy mają stałe zatrudnienie w Ukrainie, ale regularnie w czasie urlopu przyjeżdżają do Polski do pracy sezonowej w rolnictwie, gastronomii czy hotelarstwie.*

## Ekspresowo przez granicę

Kilka lat temu nową jakość w komunikacji między Ukrainą a Polską przyniosła decyzja o rozwoju szybkich dziennych pociągów. Wówczas – od czerwca 2016 r. do sierpnia 2017 r. – szefem ukraińskiej kolei był polski menedżer Wojciech Balczun.

Jako pierwszy został uruchomiony w grudniu 2016 r. pociąg InterCity+ relacji Kijów – Korosteń – Lwów – Przemyśl, do obsługi którego Ukrzaliznyca skierowała nowoczesne składy elektryczne Hyundai Rotem z 579 miejscami siedzącymi. W sierpniu 2017 r. uruchomiono kolejny pociąg InterCity+ relacji Kijów – Przemyśl, tym razem przez Winnicę, Chmielnicki, Tarnopol i Lwów.

Popularność nowych połączeń widać w statystykach: w 2015 r. z kolejowego przejścia granicznego Medyka-Mościska skorzystało 35,5 tys. osób, a w 2018 r. aż 590,4 tys. osób.

W czerwcu 2017 r. uruchomiono pociąg w relacji Kowel – Chełm, który już w sierpniu zaczął kursować na wydłużonej trasie Zdołbunów – Równe – Kowel – Chełm. Do obsługi połączenia Ukrzaliznyca skierowała wyprodukowane przez polską Pesę składy spalinowe ze 192 miejscami siedzącymi.

Gdy w 2016 r. przez przejście graniczne Dorohusk-Jagodzin jeździł tylko nocny „Kiev-Express”, skorzystały z niego 34,2 tys. osób. W 2018 r., za sprawą rozszerzenia oferty o połączenie Zdołbunów – Chełm, ruch na przejściu wzrósł do 116,2 tys. osób.

Pociągi InterCity+ z Kijowa do Przemyśla oraz pociąg ze Zdołbunowa do Chełma – korzystając z szerokich torów wbiegających do polskich miast – zapewniły szybkie połączenia do Polski z ośmiu obwodów północno-zachodniej Ukrainy.

## Akcyzą w pociąg

O ile połączenia InterCity+ do Przemyśla zostały zatrzymane wprowadzonymi w marcu 2020 r. obostrzeniami związanymi z epidemią, o tyle pociąg do Chełma przestał kursować już w czerwcu 2019 r. – zaledwie po dwóch latach funkcjonowania.

– *Biorąc pod uwagę, jak dużo osób skorzystało z połączenia Zdołbunów – Chełm, jego likwidacja była niemiłym zaskoczeniem – mówi Ivanna Kyliushyk. – Przejazd przez granicę koleją, zwłaszcza gdy kontrola paszportowa odbywa się podczas jazdy pociągu, jest wygodniejsza i bardziej przewidywalna od przekraczania granicy pieszo, autobusem lub samochodem.*

Gdy o powrót połączenia do Zdołbunowa zaapelował prezydent Chełma Jakub Banaszek, Ministerstwo Infrastruktury odparło, że decyzja zapadła na stronie ukraińskiej, ale zapewniło o toczących się rozmowach: „W sprawę zaangażował się również osobiście minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, który wystąpił do ►



► ministra infrastruktury Ukrainy o podjęcie działań w celu przywrócenia połączenia” – informował w 2019 r. chełmski magistrat.

Finałnie osobiste zaangażowanie ministra Adamczyka nic nie dało. Inna sprawa, że interwencje należałyby kierować raczej do resortu finansów. Ukrzaliznycia wycofała się z uruchamiania połączenia do Chełma, gdyż została zaskoczona opłatami za import paliwa do Unii Europejskiej. Polska administracja skarbową naliczyła ukraińskiej kolei akcyzę, podatek VAT, opłatę paliwową i emisyjną za każdy wjazd pociągu relacji Zdobunów – Chełm. Chodziło o olej napędowy znajdujący się w bakach szynobusa.

Michał Deruś z Izby Administracji Skarbowej w Lublinie nie chce podać szczegółów na temat naliczonych opłat oraz kwestii ich uregulowania przez stronę ukraińską: – *Stanowiliby to naruszenie tajemnicy celnej oraz tajemnicy skarbowej.*

## Polsko-ukraiński splot

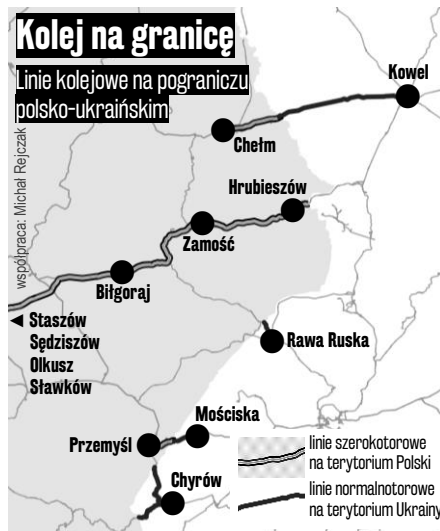
Połączenia Kijów – Przemysł i Zdobunów – Chełm pokazały, że dzięki monitoringowi w pociągach można wyeliminować przemysł. Główną grupą klientów stali się bowiem osoby jeżdżące do pracy i na studia, nie zaś trudniące się drobnym przemysłem mrówki.

Dawniej problem dewastowania wagonów przez przemytników ukrywających kontrabandę i próbujących ją wykryć celników był nawet powodem likwidacji połączeń. Taka była oficjalnie wskazywana przyczyna zamknięcia ruchu przez przejście graniczne Krościenko-Chyrów. Kursujący tędy pociąg relacji Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz – Ustrzyki Dolne – Chyrów został zlikwidowany w listopadzie 2010 r. Stało się to dwa lata po otwarciu w Krościenku nowoczesnego terminala kolejowych odpraw granicznych, którego budowę sfinansowano z budżetu państwa i unijnego Funduszu Schengen. Od ponad dekady terminal stoi niewykorzystany.

W 2018 r. wśród pięciu punktów Prawa i Sprawiedliwości dla Podkarpacia znalazła się obietnica – jak na razie wciąż niespełniona – reaktywacji przejścia Krościenko-Chyrów i skierowania przez nie pociągów łączących Krosno, Sanok, Zagórz i Ustrzyki Dolne z Przemysłem. Tranzytem przez ukraiński Chyrów, z wykorzystaniem splotu torów o prześwicie 1435 mm i 1520 mm, do 1994 r. jeździły pociągi relacji Zagórz – Warszawa i Zagórz – Przemysł. Nie zabierały one jednak pasażerów z Ukrainy. Przywrócenie ruchu przez Chyrów mogłoby zapewnić Ukraińcom z rejonu starsamborskiego połączenia z Przemysłem i południowym Podkarpaciem.

## System, którego brak

Przy dłuższych relacjach, sięgających poza miasta w pobliżu granicy, pojawia się konieczność czasochłonnej zmiany wózków wagonowych. Odpowiedzią na ten problem był system SUW 2000, na który składają się specjalne zestawy kołowe wagonów oraz stanowiska przestawcze zainstalowane na torze. System umożliwia automatyczną zmianę rozstawu kół podczas przejazdu przez stanowisko przestawcze. System SUW 2000 – eliminując długi postój na granicy w celu



podnoszenia wagonów na podnośnikach i wymiany wózków – pozwala skrócić podróż o prawie dwie godziny. Torowe stanowiska przestawcze powstały w Mościskach (w 2003 r.) i w Dorohusku (w 2008 r.). Problem w tym, że kilka lat temu system przestał być wykorzystywany. Z eksploatacji wagonów wyposażonych w SUW 2000 najpierw w 2015 r. wycofała się spółka PKP Intercity, a następnie w 2016 r. Ukrzaliznycia.

## Szerokim torem w Polskę

Na wjazd daleko w głąb Polski bez konieczności zmiany rozstawu kół pozwala Linia Hutnicza Szerokotorowa. Prawie 400-kilometrowy ciąg o rozstawie szyn 1520 mm od wschodniej granicy aż do Sławkowa w województwie śląskim powstał w 1979 r. w celu dostarczania rudy żelaza do Huty Katowice. Mimo to był na tej linii prowadzony także ruch pasażerski: w latach 90. po LHS kursowały pociągi takich relacji jak Lwów – Zamość czy Moskwa – Olkusz.

Linia szerokotorowa styka się między innymi z linią Warszawa – Radom – Kielce – Kraków: wspólna dla obu linii stacja to Sędziszów, gdzie z jednej strony peronu biegnie tor szeroki, a z drugiej tor normalny.

Rozszerzenia działalności o przewozy pasażerskie PKP LHS jednak nie planuje. Rzeczniczka prasowa spółki Agnieszka Hałasa zaznacza, że wydarzenie z lipca 2021 r., gdy całą trasę od granicy do Sławkowa przemierzył ukraiński szynobus, nie było przymiarką do wznowienia ruchu pasażerskiego, a jedynie stanowiło przegląd inspekcyjny dokonany przez polskich i ukraińskich kolejarzy. – *Celem inspekcji było sprawdzenie parametrów technicznych infrastruktury torowej i ładunkowej* – mówi Hałasa. – *Już w momencie powstania spółki w 2001 r. zapadła decyzja o sprofilowaniu jej działalności pod kątem przewozów towarowych. Taki też był oryginalny zamysł Lini Hutniczo-Siarkowej, która została zaprojektowana tak, żeby połączyć ośrodki przemysłowe i omija centra dużych miast.*

Pociągi ze Lwowa czy Kowla do Zamościa zapewne, tak jak połączenia z Ukrainy do Przemysła czy Chełma, również stałyby się popularne. Dodajmy, że dalej LHS przebiega przez Biłgoraj, Nisko, Nową Dębę, Staszów, Wolbrom i Olkusz. Z części tych miast

jeżdżą bezpośrednie autobusy do ukraińskich miast.

## Przesiadka na pociąg

Choć głównymi skupiskami Ukraińców w Polsce są siłą rzeczy największe miasta, to popyt na podróże wcale nie ogranicza się do największych ośrodków czy niektórych tylko regionów. – *Ukraińcy w Polsce skupiają się głównie w największych aglomeracjach jak Warszawa, Kraków, Poznań, Wrocław czy Trójmiasto* – mówi Ivanna Kyliushyk. – *Obywatele Ukrainy docierają jednak także do średnich i małych miast, a także na wieś głównie za pracą sezonową.*

Widać to po dużej liczbie autobusów łączących Ukrainę i Polskę, które kursują nie tylko na trasach Kijów – Kraków i Lwów – Warszawa, ale też Mariupol – Płock, Chersoń – Żywiec czy Charków – Piła. Autobusy ukraińskich przewoźników docierają do dziesiątek miast powiatowych jak Chodzież, Turek, Radomsko, Płońsk czy Grójec.

Autobusy, choć oferują bezpośrednią podróż, to są narażone na trudne do przewidzenia czasy oczekiwania na granicy i często notują duże opóźnienia. To między innymi z tego powodu Ukraińcy chętnie wybierają podróże koleją z przesiadką: składem InterCity+ do Przemysła, by tam złapać pociąg w głąb Polski. Tak samo działało to w Chełmie.

## Z Przemysła do Lwowa co godzinę?

Polscy przewoźnicy autobusowi dostrzegli przekraczających granicę na jedynym polsko-ukraińskim przejściu pieszym Szeginie-Medyka. Dziennie przechodzi tam do kilku tysięcy osób – wiele z nich chce dotrzeć dalej do Polski. Flixbus, Neobus i PKS Biłgoraj wprowadziły więc połączenia spod przejścia w Medyce do Warszawy czy Krakowa.

600 metrów od przejścia pieszego znajduje się stacja kolejowa, ale kolei brak zapala, aby powalczyć o wchodzących do Polski przez przejście pieszce. Ze stacji Medyka kursują jedynie trzy na dobę pociągi regionalne do Rzeszowa przez Przemysł.

Według raportu „Granica z ludzką twarzą”, który został opublikowany w 2019 r. przez warszawską fundację Instytut Wolności oraz kijowską inicjatywę Europa Bez Barrier, największy potencjał tkwi w ciągu Lwów – Przemysł: „Docelowo pożądana jest sytuacja, w której na trasie tej pociągi kursowałyby w takcie jednej-dwóch godzin”.

To jednak tylko jeden z sześciu ciągów przekraczających ukraińsko-polską granicę. Pociągi pasażerskie kursują obecnie dwoma.

Do 2005 r. przez przejście Hrebennie-Rawa Ruska kursował pociąg relacji Warszawa – Lublin – Rawa Ruska. Został zlikwidowany z powodu spadku frekwencji po wprowadzeniu wiz dla obywateli Ukrainy po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Od 2017 r. Ukraińcy znów mogą jeździć do Polski bez wiz, a popyt na podróże między dwoma krajami stał się duży jak nigdy wcześniej. Ale przez kilkanaście lat normalny tor wbiegający do Rawy Ruskiej zdążył zniszczyć, a o przywróceniu tam ruchu nikt już dziś nie wspomina.

Wykorzystanie stacji i przystanków kolejowych zbudowanych przy lotniskach było słabe już przed epidemią. Jednak dopiero wywołany epidemią spadek ruchu lotniczego ośmielił pierwszy samorząd do rezygnacji z utrzymywania kolei na lotnisko: po jedynie dziewięciu latach funkcjonowania zamknięto połączenie do portu w Świdniku koło Lublina. A w tym samym czasie powstają linie kolejowe do kolejnych lotnisk.

## Zero pasażerów

Pociągiem na stację Lublin Airport ostatni raz można było dojechać 6 listopada 2021 r. 3-kilometrowe odgałęzienie od linii Lublin – Chełm, które ślepo kończy się na lotnisku, otwarto w 2012 r. wraz z uruchomieniem portu lotniczego. Wkomponowany w terminal tor wraz z peronami stał się teraz pomnikiem marnotrawienia publicznych pieniędzy.

Doprowadzenie linii do portu lotniczego kosztowało 18 mln zł. Na końcowym etapie prac zakres przedsięwzięcia rozszerzono o elektryfikację. Elektryczne zespoły trakcyjne okazały się jednak zbyt pojemne i do obsługi zelektryfikowanej linii regularnie kierowane były spalinowe szynobusy.

Jak wyjaśnia rzecznik prasowy samorządu województwa lubelskiego Remigiusz Małecki, sens kursowania pociągów do portu lotniczego ostatecznie podważyła epidemia koronawirusa: – *Z połączeń kolejowych do lotniska, mimo przywrócenia części lotów, korzystało średnio po kilka osób dziennie.*

Dane Urzędu Transportu Kolejowego potwierdzają, że w 2020 r. ze stacji Lublin Airport korzystało przeciętnie od zera do dziewięciu pasażerów dziennie. Przed epidemią wyniki wcale nie były o wiele lepsze. W 2019 r. na stacji kolejowej na podlubelskim lotnisku wysiadało i wsiadało w sumie od 20 do 49 osób na dobę.

Małecki przyznaje, że od początku funkcjonowania tego połączenia były problemy ze zgraniem godzin kursowania pociągów z przylotami i odlotami: – *Ich źródłem były różne terminy wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów i rozkładu lotów. Dodatkowo, przewoźnicy lotniczy mają dużo większą swobodę w kształtowaniu swoich terminów i godzin operowania, co jest trudne do osiągnięcia w transporcie kolejowym ze względu na obowiązujące na tym rynku przepisy.*

Obecnie w porcie lotniczym pod Lublinem dziennie realizuje się od dwóch do siedmiu operacji lotniczych, czyli łącznie przylotów i odlotów. – *Biorąc pod uwagę stosunkowo małą liczbę operacji, nie było uzasadnienia do wprowadzenia rozwiązania polegającego na cyklicznym ruchu pociągów, na przykład co godzinę, co pozwoliłoby uniezależnić się od zmienności oferty przewoźników lotniczych* – mówi Remigiusz Małecki.

Tym problemem dotknięte są wszystkie połączenia kolejowe na lotniska cechujące się małym ruchem lotniczym.

## Lotniczo-kolejowy zamęt

Na lotnisku Olsztyn-Mazury w Szymanach w obecnie obowiązującym zimowym rozkładzie lotów odbywają się nie więcej niż

# Kolejowe odloty

Pociągi kursujące do portów lotniczych stały się priorytetem polskich samorządów. Lotniskowe stacje kolejowe świecą jednak pustkami



• *Koniec 2012 r., dzień otwarty z okazji uruchomienia w Świdniku portu lotniczego Lublin z prowadzącą do niego linią kolejową. Ostatni dzień, gdy na tych peronach było tak dużo ludzi. Po dziewięciu latach kursowania pociągi do podlubelskiego lotniska zlikwidowano.*

dwa starty i dwa lądowania na dobę – poza czwartkami, gdy w porcie nie zjawia się ani jeden samolot rejsowy.

W przypadku funkcjonującego od 2016 r. połączenia kolejowego na mazurskie lotnisko – położone 55 km od stolicy województwa warmińsko-mazurskiego – rozkład jazdy wciąż próbuje nadążyć za zmieniającymi się godzinami lotów. Terminy kursowania pociągów relacji Olsztyn – Szczytno – Szymany Lotnisko stale się więc zmieniają, a przy tym zwykle jeżdżą one tylko w niektóre dni tygodnia.

Obecnie wieczorny pociąg z Olsztyna do Szyman i z powrotem kursuje wyłącznie w poniedziałki, piątki i niedziele – w dopasowaniu do odbywających się w te trzy dni rejsów Lotu do i z Krakowa oraz realizowanych w poniedziałki i piątki rejsów linii Ryanair do i z podlondyńskiego portu Stansted.

Pociągi relacji Olsztyn – Szczytno – Szymany Lotnisko zamiast uatrakcyjnić ofertę między Olsztynem a Szczytnem, wprowadzają na tym odcinku głównie zamęt wywołany częstymi zmianami rozkładu jazdy i kursowaniem tylko w niektóre dni tygodnia.

Aby uruchomić pociągi na lotnisko w Szymanach, warmińsko-mazurski samorząd wycofał połączenia kursujące do położonego 13 km dalej Wielbarka. Taki był smutny finał prób zapewnienia dojazdu kolejną do zatrudniającego 1,8 tys. osób wielbarskiego zakładu produkcji mebli koncernu Ikea.

## Wycieczka na lotnisko

Odcinki prowadzące do lotnisk to obok krótkich łącznie jedyne linie kolejowe, jakie w XXI wieku zostały zbudowane w Polsce.

W 2013 r. powstała krótka odnoga do portu lotniczego Szczecin-Goleniów – odgałęzia się ona od linii Szczecin – Kołobrzeg. Część

pociągów zbacza z niej na przystanek Port Lotniczy Szczecin Goleniów. Zajechanie na lotnisko wraz ze zmianą kierunku jazdy wydłuża czas podróży z Kołobrzegu do Szczecina o około 15 min.

Już przed nastaniem epidemii wykorzystanie przystanku kolejowego Port Lotniczy Szczecin Goleniów było niewielkie. Z danych UTK wynika, że na każdy postój na lotnisku przypadało od pięciu do dziewięciu wsiadających i wysiadających osób. Dla większości pasażerów regularnie podróżujących między Kołobrzegiem, Trzebiatowem, Gryficami, Nowogardem a Szczecinem zajechanie na lotnisko to tylko zbędna wycieczka niepotrzebnie wydłużająca czas codziennej podróży.

## Dalekobieżna kłapa

Imponującymi wynikami nie może pochwalić się nawet stacja kolejowa zlokalizowana przy się największym polskim lotnisku. Z portu lotniczego w Warszawie w 2019 r. skorzystało 18,8 mln pasażerów.

Do stacji Warszawa Lotnisko Chopina biegnie dwutorowa linia o długości 1,9 km, która odgałęzia się od linii Warszawa – Radom. Projektowanie biegnącej w tunelu linii trwało trzy lata, kolejne trzy lata zajęła jej budowa. Realizowaną z wielomiesięcznym poślizgiem inwestycję udało się zakończyć tuż przed rozpoczęciem piłkarskich mistrzostw Euro 2012 – pociągi zaczęły kursować do portu lotniczego tydzień przed pierwszym gwizdkiem turnieju.

W 2019 r., na stacji Warszawa Lotnisko Chopina wsiadało i wysiadało 4,5 tys. pasażerów dziennie. Biorąc jednak pod uwagę, że wówczas na stację przyjeżdżały oraz odjeżdżały z niej w sumie 144 pociągi, to w każdym z nich było przeciętnie 31 osób.

W epidemicznym 2020 r. liczba ►

► korzystających z warszawskiego lotniska spadła do 5,5 mln, a dobową liczbą pasażerów korzystających ze stacji kolejowej Warszawa Lotnisko Chopina do 2,2 tys.

Całkowitą kląpą skończyło się skierowanie na warszawskie lotnisko połączeń dalekobieżnych. W grudniu 2019 r. PKP Intercity uruchomiło pociągi relacji Łódź Fabryczna – Skierniewice – Żyrardów – Warszawa Lotnisko Chopina, omijające wszystkie najważniejsze stołeczne dworce kolejowe. Składy Pesa Dart z 354 miejscami siedzącymi przywoziły do portu lotniczego po kilka osób. Epidemia i wstrzymanie ruchu lotniczego pozwoliły spółce PKP Intercity już w marcu 2020 r. rakiem wycofać się z utrzymywania tych połączeń. Choć od czerwca 2020 r. loty zaczęły być wznawiane, to pociągi łączące Łódź i warszawskie lotnisko już nie wróciły na tory.

## Na lotnisko przelotowo

Jedynym polskim lotniskiem, do którego nie prowadzi ślepo zakończona linia kolejowa, jest port Gdańsk-Rębiechowo. Zlokalizowany na estakadzie przystanek Gdańsk Port Lotniczy powstał na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która w 2015 r. połączyła Gdańsk z Kaszubami.

Przelotową linią kolejową będzie też obsługiwane lotnisko Katowice-Pyrzowice. Obecnie trwa rewitalizacja przebiegającej tuż przy porcie lotniczym 45-kilometrowej linii Tarnowskie Góry – Zawiercie. Warta 660 mln zł inwestycja ma zostać zrealizowana do końca 2023 r. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiada, że przejazd pociągiem z Katowic na lotnisko „zajmie niecałą godzinę”. Autobus ekspresowy, który łączy katowicki dworzec z oddalonym o około 30 km lotniskiem, jedzie 41-45 min.

Przywrócenie do życia linii kolejowej Tarnowskie Góry – Zawiercie skomunikuje jednak nie tylko lotnisko, ale również północny skraj Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, przynosząc po niemal 50 latach reaktywację połączeń do Siewierza i Poręby oraz zbliżając kolej do Miasteczka Śląskiego (istniejąca stacja na Magistrali Węglowej znajduje się na uboczu miasta). Ponadto po zrewitalizowaniu tego ciągu możliwe stanie się kierowanie tranzytowych składów towarowych z ominięciem centrum metropolii.

Kolejnym obecnie powstającym połączeniem jest linia do portu lotniczego Rzeszów-Jasionka. Na to lotnisko pociągi mają dojechać w 2023 r. 5-kilometrową ślepą odnogą od linii Rzeszów – Tarnobrzeg. Według zapewnień spółki PKP PLK, czas przejazdu ze stacji Rzeszów Główny do portu lotniczego ma wynieść 12-14 min.

Jak planuje samorząd województwa podkarpackiego, linia na lotnisko ma być obsługiwana ośmioma parami pociągów dziennie. Oferta przewozowa będzie więc bogatsza niż na liniach Dębica – Mielec czy Jasło – Krosno – Sanok, które łączą miasta łączące po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców.

## Dotowanie pod stołem

Samorządy – oprócz tego, że stawiają sobie za punkt honoru doprowadzenie kolei

nawet na niewielkie lotniska – muszą dopłacać tanim liniom lotniczym za to, żeby w ogóle chciały te porty obsługiwać.

W Unii Europejskiej dotowanie połączeń lotniczych jest niedozwolone. Wszystko odbywa się więc pod płaszczykiem zlecenia usług promocyjnych: publikacji reklam regionów w serwisach internetowych linii lotniczych, wewnątrz samolotów, a nawet na ich kadłubach, których lecących w przestworzach nikt przecież nie widzi.

Za promocję Podkarpacia w latach 2019-2021 – reklamę regionu w serwisach internetowych przewoźnika oraz umieszczenie naklejek promocyjnych na schowkach bagażowych i zagłówkach w dwóch samolotach – samorząd województwa zapłacił 17,6 mln zł spółce Airport Marketing Services, która związana jest z tanimi liniami Ryanair.

Na to, że pod usługami promocyjnymi kryje się zapłata za loty na lotniska regionalne, nieoficjalnie zwracał uwagę już w lipcu 2013 r. ówczesny minister spraw wewnętrznych Bartłomiej Sienkiewicz z Platformy Obywatelskiej: – *My ich dotujemy pod stołem, żeby w ogóle był jakiś ruch lotniczy.*

W kwietniu 2021 r. usługi promocyjne zlecił liniom Ryanair samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. Koszt dwuletniego kontraktu – obejmującego reklamy w serwisach internetowych irlandzkiego przewoźnika lotniczego oraz na kadłubach dwóch jego samolotów – wyniósł 14 mln zł.

## Bydgoszcz też musi

Kujawsko-pomorski samorząd od lat ma ambicję, aby do portu lotniczego Bydgoszcz-Szwederowo – z którego w 2019 r. skorzystało 413 tys. pasażerów – dało się dotrzeć linią kolejową.

– *Mamy świadomość, że to bardzo trudny i złożony projekt* – mówił „Gazecie Wyborczej” już w 2012 r. marszałek województwa kujawsko-pomorskiego Piotr Calbecki, wyjawiając przy tym, że regiony prowadzą między sobą rywalizację o zapewnienie połączeń kolejowych do swoich portów lotniczych. – *Takie linie kolejowe mają powstać też do lotnisk w Gdańsku, Lublinie i Szczecinie. Port bydgoski musi też być dobrze skomunikowany.*

W regionalnym programie operacyjnym województwa kujawsko-pomorskiego jak na razie została zarezerwowana kwota 10 mln zł na prace przygotowawcze i projekt nowej linii. W październiku 2021 r. samorząd zatrudnił specjalnego pracownika, którego zadaniem ma być zajmowanie się tylko tym przedsięwzięciem.

Już na etapie wstępnych planów zrezygnowano z koncepcji ślepej linii prowadzącej tylko do portu lotniczego na bydgoskim Szwederowie, uznając, że więcej sensu będzie miała linia przelotowa. Miałyby ona przebiec przez leżące na południu miasta tereny przemysłowe i Puszczę Bydgoską. Jak

Pociąg do lotnisk	Roczna liczba pasażerów na lotnisku			
	2018	2019	2020	
✈️ WARSZAWA 🚂 Warszawa Lotnisko Chopina	17,8 mln	18,8 mln	5,5 mln	
✈️ KRAKÓW-BALICE 🚂 Kraków Lotnisko	6,8 mln	8,4 mln	2,6 mln	
✈️ GDAŃSK 🚂 Gdańsk Port Lotniczy	5 mln	5,4 mln	1,7 mln	
✈️ SZCZECIN-GOLENIÓW 🚂 Port Lotniczy Szczecin Goleniów	600 tys.	580 tys.	186 tys.	
✈️ OLSZTYN-MAZURY 🚂 Szymany Lotnisko	117 tys.	147 tys.	61 tys.	
✈️ LUBLIN 🚂 Lublin Airport	454 tys.	356 tys.	124 tys.	
POWSTAJĄCE POŁĄCZENIA KOLEJOWE	✈️ KATOWICE-PYRZOWICE	4,8 mln	4,8 mln	1,4 mln
	✈️ RZESZÓW-JASIONKA	769 tys.	769 tys.	234 tys.

ZRÓDŁO DANYCH: URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO I URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

zakłada samorząd, po zbudowaniu linii zostaną nią skierowane pociągi jadące do Bydgoszczy Głównej od strony Torunia – zarówno regionalne, jak i dalekobieżne.

Aby obsłużyć jeden ze słabiej wykorzystanych polskich portów lotniczych, pociągi zaczną więc omijać najważniejsze po Bydgoszczy Głównej stacje kolejowe w tym mieście: Bydgoszcz Leśna oraz Bydgoszcz Wschód (od 2016 r. działa tu węzeł przesiadkowy z nową linią tramwajową na Fordon).

## Fruwający marszałkowie

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego przeznaczył 14 mln zł na promowanie regionu przez linie Ryanair zaledwie kilka miesięcy po dokonaniu na przełomie 2020 i 2021 r. dużych cięć połączeń kolejowych. – *Nie stać nas na opłacenie siatki połączeń w takim kształcie, w jakim funkcjonowała ona w ubiegłym roku* – tłumaczyła wówczas Beata Krzemińska z kujawsko-pomorskiego samorządu.

Dla władz Kujaw i Pomorza ważniejsze okazuje się, żeby linie Ryanair latały z Bydgoszczy do Birmingham, Dublina czy Luton, niż żeby kursowały pociągi do Sępólna Krajeńskiego, Lipna, Żnina czy Ciechocinka.

Podobnie dla władz Podkarpacia istotniejsze jest funkcjonowanie lotów do Manchesteru czy Bristolu niż zapewnienie atrakcyjnej oferty połączeń kolejowych dla Mielca (gdzie ruch pociągów zamiera o 16:05) czy Sanoka (skąd ostatni pociąg odjeżdża o 15:33).

Paradoks polega na tym, że to organizacja kolejowych przewozów regionalnych, a nie komunikacja lotnicza, stanowi jedno z zadań samorządów wojewódzkich. Co więcej, połączenia kolejowe odpowiadają na codzienne potrzeby związane z dojazdami do pracy, szkoły czy na uczelnie. Marszałkowie województw nie chcą pamiętać o tym, że w przeciwieństwie do nich samych, mieszkańcy ich regionów samolotami latają rzadko albo wcale.

Przez cały 2019 r. – w którym odnotowano największą w historii Polski liczbę podróży lotniczych – statystyczny obywatel Polski leciał samolotem zaledwie nieco ponad jeden raz.

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Nadal potrzebne

Zaskakujący i godny los przypadł w udziale betonowym podkładowi kolejowemu – tu pokazanym. Zwykle, kiedy odbędą swą długą służbę, polegającą na dźwiganiu na sobie szyn i wielotonowych, ciężkich pociągów, są wyrzucane albo kruszone na sztuczny tłuczeń itp. Jednak we wsi Kiciny na Mazowszu stworzono z nich cmentarne ogrodzenie. W ten sposób osiągnęły to, co ludziom nie jest dane. Bo spoczywając w miejscu do tego po śmierci przeznaczonym na wieczny odpoczynek, zarazem nadal – tak jak za życia – są użyteczne i potrzebne.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Staszic”

#### Szczecin Główny – Lublin Główny

Pociąg „Staszic” kursuje na imponującej trasie ze Szczecina do Lublina przez Stargard, Wałcz, Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Kutno, Łowicz, Warszawę i Puławę. Relacja ta niezłe łączy się geografiami życia Stanisława Staszica. Urodził się on w 1755 r. w Pile – jego ojciec i dziadek byli w tym mieście burmistrzami. W 1779 r. Staszic uzyskał święcenia kapłańskie. Jako duchowny działał na Lubelszczyźnie: był między innymi proboszczem parafii w Turobinie i rektorem kościoła w Czernięcinie. Na terenie dzisiejszego województwa lubelskiego – w okolicach Hrubieszowa – rozwijał też spółdzielczość rolniczą. Staszic zaangażował się też w działalność polityczną – był członkiem Izby Edukacyjnej Księstwa Warszawskiego, ministrem i członkiem rady stany Królestwa Polskiego. W Warszawie pełnił również funkcję prezesa Towarzystwa Przyjaciół Nauk – z inicjatywy Staszica wybudowano jego nową siedzibę przy stołecznej ul. Nowy Świat. Dziś mieści się tam Polska Akademia Nauk, a budynek nazywany jest Pałacem Staszica. W Lublinie z inicjatywy Stanisława Staszica został wzniesiony Pomnik Unii Lubelskiej – odsłonięcie obelisku nastąpiło jednak już kilka miesięcy po śmierci Staszica. W wielu polskich miastach Stanisława Staszica upamiętniają pomniki, ulice czy place. Z miast na trasie „Staszica” w Pile i Włocławku stoją pomniki Staszica, zaś w Łowiczu salę ratusza zdobi jego portret. Stanisław Staszic zmarł w 1826 r. w Warszawie.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Podczas prezentacji zgromadzeni goście mogli się dowiedzieć, że Koleje Wielkopolskie łączą prawie 240 miejscowości i to nie tylko w Wielkopolsce, a tysiące Podróżnych codziennie wybiera Koleje Wielkopolskie”

Źródło: „Kolej na Wielkopolskie”  
Magazyn pokładowy Kolei Wielkopolskich  
Wydawca: Grupa MTP

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Na dworzec odprowadziło mnie grono znajomych. Wsiadłem do polskiego wagonu, który kursował pomiędzy Warszawą a Genewą. Większość pasażerów starała się doń dostać, nasze bowiem polskie wagony były o wiele wygodniejsze i lepiej od szwajcarskich wyposażone.

Zmęczony ustawicznym wyglądaniem przez okno, by nasycić oczy wspaniałym widokiem wznoszących się po obu stronach toru Alp – rozpocząłem pogawędkę z jakimś bardzo eleganckim jegomościem, siedzącym naprzeciw mnie w przedziale. Mówiliśmy oczywiście po francusku. Gdy po pewnej chwili wyszedłem na korytarz, a potem wróciłem do przedziału, mój towarzysz podróży zapytał:  
– *Vous êtes Français, monsieur?*  
– *Non, je suis Polonais* – odpowiedziałem.  
– To po cóż, u Diabła, łamiemy sobie języki! – zawołał jegomość.  
– Przecież ja także jestem Polakiem. Zobaczyłem na pańskim płaszczu warszawską firmę, gdyby nie to dalej paplilibyśmy po francusku”

### Włodzimierz Bartoszewicz\*, „Buda na Powiślu”

\*urodził się w 1889 r. we Lwowie. Malarz, grafik i ilustrator. Studiował w Szkole Sztuk Pięknych w Warszawie. Jego prace były wystawiane między innymi w Brukseli, Londynie, Nowym Jorku i Chicago. Zmarł w 1983 r. w Poznaniu.

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

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

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