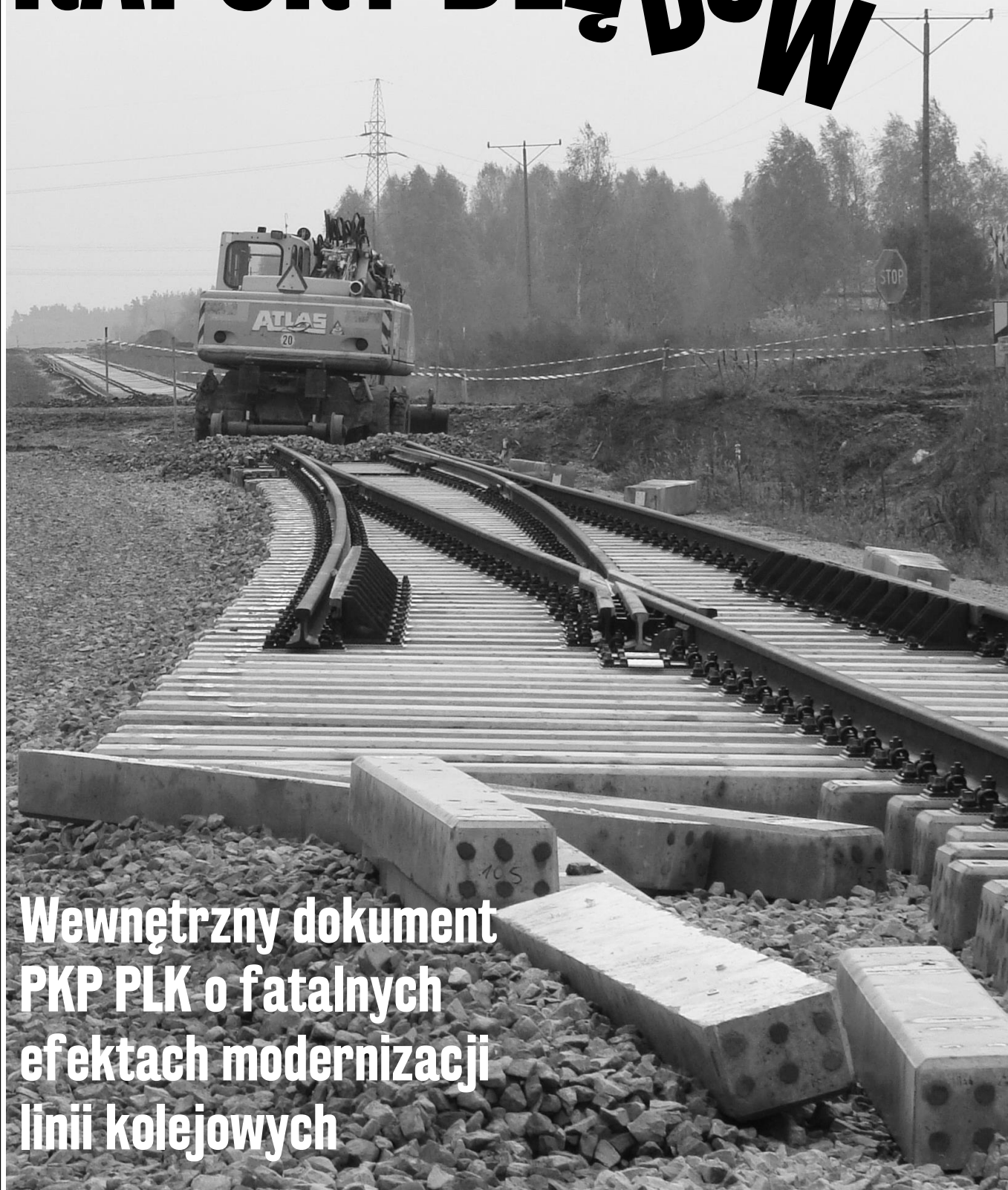


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

RAPORT BŁĘDÓW



Wewnętrzny dokument
PKP PLK o fatalnych
efektach modernizacji
linii kolejowych

RUCH

Kolej przyspiesza tylko teoretycznie

W grudniu 2021 r. na pierwszym fragmencie modernizowanej magistrali z Warszawy do Lublina miała zostać wprowadzona docelowa prędkość. Podniesienie prędkości do 160 km/h na odcinku Otwock – Piława zostało uwzględnione w „Regulaminie sieci” i służbowych rozkładach jazdy. Jednak w praktyce przed wjazdem na ten odcinek maszyniści otrzymują rozkazy pisemne obligujące ich do wolniejszej jazdy. Początkowo rozkazy zabraniały przekraczania prędkości 100 km/h, lecz po dwóch tygodniach zaczęły dopuszczać jazdę 120 km/h. Jak wynika ze słów Karola Jakubowskiego z PKP PLK, doszło do dużego falstartu: – *Pociągi na trasie Otwock – Lublin będą mogły pojechać z prędkością 160 km/h po zakończeniu prac związanych z wdrożeniem systemu łączności GSM-R i systemu sterowania ETCS do końca 2022 r. oraz uzyskaniu certyfikatów, co planowane jest na 2023 r.*

Ze względu na brak certyfikatów, stanowiących warunek uzyskania dopuszczenia do użytkowania zmodernizowanej infrastruktury, pociągi nie mogą osiągać założonej w rozkładzie jazdy prędkości 160 km/h także na odcinku Rawicz – Czemiń na magistrali z Wrocławia do Poznania. Wykaz ostrzeżeń stałych zobowiązuje maszynistów, aby nadal prowadzili pociągi z prędkościami, które obowiązywały do grudnia 2021 r.: 140 km/h na odcinku Rawicz – Leszno i 120 km/h na odcinku Leszno – Czemiń. W efekcie pociągi PKP Intercity nie są w stanie osiągać zaplanowanych czasów przejazdu. Najszybszy na tej trasie pociąg IC „Heweliusz” miał pokonywać odcinek z Wrocławia do Poznania w 1 godz. 27 min., a w praktyce niemal dzień w dzień łapie przynajmniej kilka minut opóźnienia.

Od grudnia 2021 r. udało się zwiększyć prędkość, ze 130 do 160 km/h, na odcinku Wołomin – Sadowne Węgrowskie na magistrali z Warszawy do Białegostoku. Pociągi PKP Intercity nie zawsze jednak rozpędzają się tu do 160 km/h. Do obsługi pociągów bywa kierowany nieodpowiedni tabor. Na przykład 15 grudnia 2021 r. pociąg IC „Podlasiak” zamiast planową lokomotywą EU160 był prowadzony lokomotywą EP07 osiągającą prędkość 125 km/h, wskutek czego między Białymstokiem a Warszawą powstało 18 min. opóźnienia.

Mszczą się też przepisy wymagające podwójnej obsady maszynistów w składach jadących szybciej niż 130 km/h. W obliczu problemów kadrowych w PKP Intercity część takich pociągów jest prowadzona przez jedną osobę – wówczas prędkość musi być ograniczona i czas przejazdu się wydłuża. W trzecim kwartale 2021 r. 34% pociągów PKP Intercity miało opóźnienie przekraczające 5 min. – *Opóźnienia wynikające z jednoosobowej obsady maszynistów oraz wykorzystania innej serii lokomotywy czy składów zastępczych w przypadku awarii taboru klasyfikowane są w zbiorze określonym jako wydłużony czas jazdy* – mówi Katarzyna Grzduk z PKP Intercity i informuje, że w pierwszym tygodniu po zmianie rozkładu jazdy, od 13 do 19 grudnia 2021 r., 4,5% opóźnień pociągów PKP Intercity wynikało z wydłużonego czasu jazdy. ●



● *Konecczanie witają przywrócone połączenia pasażerskie.*

POŁĄCZENIA

Jak wygrywa się w Końskich

12 grudnia 2021 r. pociągi pasażerskie po 12 latach wróciły na linię Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno.

To właśnie na peronie w Końskich prezydent Andrzej Duda w marcu 2020 r. podpisał ustawę wprowadzającą program Kolej Plus, mający na celu przywracanie połączeń do miast pozbawionych kolei. I obiecał: – *Dzięki tej ustawie przywrócimy do życia tę linię kolejową.*

Gdy niespełna dwa lata później doszło do reaktywacji połączeń, bliski Prawu i Sprawiedliwości serwis internetowy wPolityce.pl oznajmił: „Prezydent dotrzymał obietnicy!”.

Do liczących 19 tys. mieszkańców Końskich pociągi wróciły jednak nie za sprawą programu Kolej Plus – on jeszcze nie zaczął być realizowany. Do końca lutego 2022 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ma dopiero przedstawić listę linii, które zostaną zrewitalizowane w ramach Kolej Plus (realizacja programu przewidziana jest do 2028 r.).

Niewątpliwie jednak wizyta prezydenta w Końskich była impulsem dla należących do PiS marszałków województw świętokrzyskiego i łódzkiego do przyspieszenia działań na rzecz przywrócenia połączeń pasażerskich na łączącej obydwie te regiony linii Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno.

Politykom PiS wciąż gra w głowach to, co Grzegorz Schetyna powiedział w 2016 r., gdy był jeszcze szefem Platformy Obywatelskiej: – *Wybory wygrywa się w Końskich, a nie w Wilanowie.* ●

POŁĄCZENIA

Postój pojawił się i znikł

Zaledwie przez pół roku pociągi PKP Intercity stawały w Mordach. To położone w powiecie siedleckim miasto znalazło się na sieci połączeń dalekobieżnych w czerwcu 2021 r., gdy uruchomiono pociągi kursujące między Warszawą a Białymstokiem nową trasą przez Siedlce, Hajnówkę i Bielsk Podlaski.

Od połowy grudnia 2021 r. pociągi dalekobieżne przejeżdżają przez Mordy bez zatrzymania. – *Składy TLK „Biebrza” i „Żubr” przestały mieć postoje na przystanku Mordy Miasto ze względu na małe zainteresowanie ze strony podróżnych* – mówi Anna Zakrzewska z PKP Intercity. Przewoźnik zrezygnował z obsługi Mordów, mimo że w planie transportowym Ministerstwa Infrastruktury przystanek Mordy Miasto znajduje się na liście punktów, na których należy wyznaczać postoje pociągów TLK i IC. Na liście tej znajdują się między innymi też stacje Błonie, Pruszków, Szydłowiec, Kłodawa, Pobiedziska, Czerwionka i Czarna Białostocka, przez które pociągi dalekobieżne również przejeżdżają bez postojów. ●



● *Pociąg TLK „Żubr” relacji Białystok – Warszawa na przystanku Mordy Miasto.*

MOBILNOŚĆ

Długi wyjazd z epidemii

245,1 mln – tyle podróży pasażerowie zrealizowali koleją w 2021 r. Taki sam wynik przewoźnicy polska kolej odnotowała w 1946 r. w okresie zniszczeń po II wojnie światowej. W powojennej historii Polski gorszy był tylko rok, w którym nastąpiła epidemia koronawirusa: w 2020 r. podróżni odbyli koleją 209,4 mln przejazdów. W 2019 r., zanim nastąpiła pandemia, podróży było 335,9 mln.

Przewoźnikom pasażerskim wciąż trudno przełamać związany z pandemią spadek liczby podróży. Jak na razie udało się to tylko jednej spółce – pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w 2021 r. pasażerowie odbyli 6,03 mln przejazdów, zaś w 2019 r. 6,01 mln przejazdów. Wzrost to symboliczny, ale robi wrażenie, gdy weźmie się pod uwagę, że wszyscy inni przewoźnicy odnotowali w 2021 r. liczbę pasażerów, która jest od 22% (Koleje Dolnośląskie) do aż 45% (Warszawska Kolej Dojazdowa) mniejsza niż w 2019 r. ●



• Pociąg Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w Radomiu.

POŁĄCZENIA

Rozliczenia blokują połączenia

Od połowy grudnia 2021 r. funkcjonuje bezpośrednie połączenie Radomia z Łodzią. Pociąg Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej kursuje tylko w soboty i niedziele. Z Łodzi Fabrycznej odjeżdża o 6:33 i dociera do Radomia Głównego na 8:50. Z powrotem wyrusza z Radomia o 15:54 i przyjeżdża do Łodzi o 18:05. Skład obsługujący połączenie stoi beczynnie siedem godzin w Radomiu. Jak jednak podkreśla Jacek Grabarski z samorządu województwa łódzkiego, możliwości taborowe ŁKA nie pozwalają na całonocne kursowanie bezpośrednich połączeń: – *Z uwagi na fakt, że siatka połączeń przewiduje maksymalne wykorzystanie potencjału taborowego, którym dysponuje spółka, nie ma planów uruchomienia połączeń z Łodzi do Radomia w dni robocze.*

Uruchomione z inicjatywy samorządu województwa łódzkiego weekendowe połączenie to pierwsza próba poprawy oferty w relacji Łódź – Radom. Generalnie bowiem podróże tą trasą wiążą się z koniecznością przesiadek w położonej na granicy regionów Drzewicy, dokąd Koleje Mazowieckie docierają od strony Radomia, a Łódzka Kolej Aglomeracyjna od strony Łodzi.

– *Województwo mazowieckie dostrzega potrzebę rozwoju połączeń na trasie Radom – Łódź, tak jak widzi potencjał w rozwoju połączeń Płocka z Łodzią. Potencjalny ich rozwój uzależniony jest od uregulowania zobowiązań pomiędzy województwami łódzkim i mazowieckim – mówi Marta Milewska z samorządu województwa mazowieckiego.*

Chodzi o pociągi Kolei Mazowieckich dojeżdżające do Skierniewic, Łowicza i Kutna, które pokonują od kilku do kilkunastu kilometrów w granicach województwa łódzkiego, lecz tamtejszy samorząd nie dokłada się do kosztów ich kursowania. Rozmowy w tej sprawie ciągną się od jesieni 2020 r. Osią sporu jest różnica w kosztach funkcjonowania obydwu przewoźników. Średni koszt kursowania pociągu w ŁKA wynosi 14,11 zł za kilometr, podczas gdy w Kolejach Mazowieckich aż 36,47 zł za kilometr (dane za 2018 r. za książką dr. Michała Zajferta „Efektywność kolejowych przewozów regionalnych w Polsce”).

W grę wchodzi też rozwiązanie w postaci wymiany pracą eksploatacyjną: tabor ŁKA lub łódzkiego zakładu Polregio miałby pokonywać w województwie mazowieckim tyle samo kilometrów, ile skład Kolei Mazowieckich w województwie łódzkim. Wówczas Łódzka Kolej Aglomeracyjna mogłaby w całości przejąć obsługę ciągu Łódź – Radom, zapewniając bezpośrednie połączenia w tej relacji. Oprócz możliwości taborowych tego przewoźnika problemem jest również stanowisko mazowieckiego samorządu: – *W naszej ocenie zawarcie bezkosztowego porozumienia jest możliwe w przyszłości. Natomiast w obecnej sytuacji oczekujemy pokrycia przynajmniej części kosztów ponoszonych w związku z pracą eksploatacyjną wykonywaną na terenie województwa łódzkiego – mówi Marta Milewska. •*

TABOR

Piętrowy problem

PKP Intercity chce kupić 266 wagonów piętrowych wraz z 45 lokomotywami elektrycznymi. Przedsięwzięcie na wniosek Ministerstwa Infrastruktury ujęto w Krajowym Planie Odbudowy. Pociągi te miałyby działać na zasadzie push-pull: lokomotywa nie musi znajdować się na czele składu, lecz może być umiejscowiona na jego końcu i pchać wagony. Wówczas maszynista steruje elektrowozem zdalnie z wagonu z kabiną sterowniczą. Eliminuje to konieczność przestawiania lokomotywy przy zmianie kierunku jazdy lub po dotarciu do stacji docelowej (na tej zasadzie działają pociągi piętrowe eksploatowane przez Koleje Mazowieckie).

Na jakie trasy spółka PKP Intercity chciałaby skierować piętrowe składki push-pull? – *Podstawowym założeniem trasowania składów jest realizacja przewozów międzywojewódzkich, które na części swojej trasy będą miały charakter połączeń okołoaglomeracyjnych na liniach najbardziej obciążonych przewozami jak Warszawa – Łódź czy Kraków – Katowice – mówi Agnieszka Serbeńska z PKP Intercity. Spółka chce, aby składki miały dopuszczenie do ruchu nie tylko w Polsce, ale również w Czechach.*

W innych krajach Europy wagony piętrowe służą nie tylko do obsługi ruchu regionalnego i dalekobieżnego. W Niemczech pociągi piętrowe – składki push-pull oraz elektryczne zespoły trakcyjne Stadler Kiss – obsługują połączenia InterCity nie tylko w relacjach średniodystansowych (np. Karlsruhe – Norymberga czy Stuttgart – Konstancja), ale także na trasach po kilkaset kilometrów (np. Drezno – Lipsk – Magdeburg – Hannover – Dortmund – Kolonia czy Chociebuż – Berlin – Magdeburg – Hannover – Brema – Norddeich), nawet międzynarodowych (Wiedeń – Norymberga – Lipsk – Berlin – Rostock – Warnemünde). We Francji na liniach dużych prędkości kursują piętrowe składki TGV Duplex.

Organizacja Allrail – skupiająca prywatnych przewoźników jak Leo Express, RegioJet, FlixTrain czy Westbahn – przewiduje, że PKP Intercity skieruje nowe składki na swoje najbardziej lukratywne trasy, utrudniając wejście do ich obsługi konkurencyjnych przewoźników: „Pod pretekstem świadczenia usługi publicznej subsydiowany tabor może zostać wykorzystany do konkurowania z usługami komercyjnymi”, czytamy w oświadczeniu sekretarza generalnego Allrail Nicka Brooksa. Ponadto zaznacza on, że nowe składki PKP Intercity mogą być też zagrożeniem dla ruchu regionalnego: „Państwowe regionalne ekspresy przejmą pasażerów z najbardziej atrakcyjnych wielkich ośrodków regionalnych, pozostawiając przewoźnikowi regionalnemu wyłącznie podróży z ośrodków o niskim potencjale”. Przewoźnicy regionalni podzielają te obawy: – *PKP Intercity, zamiast rozwijać ofertę na trasach dalekobieżnych, będzie mogło wykorzystywać piętrowe składki do podbierania nam pasażerów podróżujących w relacjach o zasięgu regionalnym – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” przedstawiciel jednej ze spółek. Według wersji Krajowego Planu Odbudowy, którą polski rząd w maju 2021 r. wysłał do Brukseli, przewoźnicy regionalni też będą mogli uzyskać dotacje na zakup taboru, musząc jednak o nie rywalizować między sobą, a spółce PKP Intercity zapewniono dofinansowanie na składki piętrowe z ominięciem konkursu.*

Procedurę przetargową spółka PKP Intercity rozpoczęła w lipcu 2021 r. rozeznanie rynku – do dialogu konkurencyjnego zgłosiły się koncerny Stadler, Siemens, Bombardier, Škoda, Cegielski i CRRC, a także Pesa i Newag, które we wrześniu 2021 r. na potrzeby tego przetargu zawiązały konsorcjum z zamiarem wspólnego wystawienia jednej oferty. Do składania ofert PKP Intercity miało zaprosić producentów w październiku 2021 r., by w styczniu 2022 r. rozstrzygnąć przetarg. Przyjmowanie ofert przewoźnik przesunął na listopad 2021 r., a następnie na grudzień 2021 r. – ten termin nie został dotrzymany i postępowanie przetargowe utknęło.

W tle stoją problemy z zatwierdzeniem polskiego KPO przez Komisję Europejską, która swoją decyzję uzależnia od tego, czy Polska zobowiąże się do wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie sądownictwa. Jako że rząd PiS nie chce na to przystać, skorzystanie przez Polskę z unijnego Funduszu Odbudowy jak na razie nie jest możliwe. Pod znakiem zapytania stanął więc też zakup składów piętrowych przez PKP Intercity. •



• Wizualizacja pociągów piętrowych dla PKP Intercity. Czy plan ich zakupu pozostanie niespełnioną wizją?

PKP Intercity wybrało najgorszy moment na podwyżkę. Komunikat o „aktualizacji cen biletów” został rozesłany mediom 7 stycznia 2022 r. chwilę po 12:00 – trzy godziny po opublikowaniu przez portal Interia wywiadu, w którym premier Mateusz Morawiecki oznajmił: – *Zdecydowałem, że obniżymy stawkę VAT na paliwa z 23% na 8%, co przełoży się na obniżkę ceny litra benzyny i diesla na stacji od 60 do 70 groszy. Cena powinna spaść do około 5 zł.*

Ustawę obniżającą podatek VAT na paliwa sejm przyjął 13 stycznia 2022 r. Właśnie tego dnia PKP Intercity zaczęło sprzedawać bilety po wyższych cenach. Opinia publiczna dostała jasny przekaz: jazda samochodem taniej, a podróż koleją drożej.

Demotywiająca dotacja

Na przykład w relacji Warszawa – Kraków bilet na TLK i InterCity zdrożał z 60 zł do 68 zł, na ExpressInterCity z 139 zł na 149 zł, zaś na Pendolino z 150 zł na 169 zł.

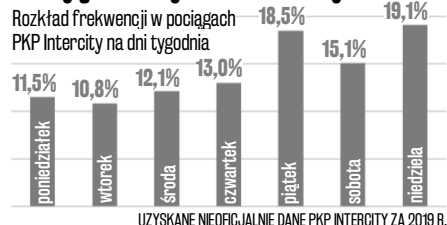
Decyzję o średnio kilkunastoprocentowej podwyżce PKP Intercity podjęło wkrótce po znaczącym wzroście dotacji otrzymywanej z budżetu państwa. Już na początku listopada 2021 r. wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel zapowiedział, że dofinansowanie dla PKP Intercity w 2022 r. wyniesie 1 mld 197 mln zł, co w porównaniu z 2021 r. – kiedy rząd wsparł spółkę kwotą 861 mln zł – stanowi wzrost o niemal jedną trzecią. Wzrost dotacji podzielał na PKP Intercity demotywiąco. Przewoźnik zamiast zadbać o to, aby rosnące koszty w jak najmniejszym stopniu przerzucić na pasażerów, uznał, że na utratę części z nich może sobie pozwolić.

Weekend od wtorku do czwartku

13 stycznia 2022 r. z oferty PKP Intercity zniknął Bilet Weekendowy. Pogłoski o jego likwidacji krążyły od kilku miesięcy. W październiku 2021 r. posłanka partii Razem Paulina Matysiak o przyszłość biletu spytała w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury. Wiceszef resortu Andrzej Bittel odpisał wymijająco: „Obecnie PKP Intercity nie planuje wprowadzenia zmian w ofertach handlowych na moment wdrożenia nowego rocznego rozkładu jazdy, czyli od 12 grudnia 2021 r.”.

Miesiąc po tej dacie Bilet Weekendowy zlikwidowano. Umożliwił on nielimitowane podróże z PKP Intercity od 19:00 w piątek aż do 6:00 w poniedziałek – za 81 zł pociągami InterCity i TLK, a za 164 zł również ekspresami. Z biznesowego punktu widzenia wadą oferty było to, że obejmowała ona trzy dni cechujące się największą frekwencją w pociągach PKP Intercity: piątek, sobotę i niedzielę. O ile w piątki okres ważności Biletu Weekendowego zaczynał się już po

Kiedy jeździmy PKP Intercity?



Bilety drogomiasstowe

To wzrost dotacji skłonił spółkę PKP Intercity do podwyżki cen biletów



• Na niektórych trasach bilety PKP Intercity zdrożały aż o ponad 40%.

popołudniowym piku przewozów, co mogło skłaniać podróżnych do wyboru mniej obleganych wieczornych połączeń, o tyle w niedziele obejmował popołudnie i wieczór, czyli na tle całego tygodnia czas największej frekwencji w ruchu dalekobieżnym.

Stąd decyzja PKP Intercity o zastąpieniu Biletu Weekendowego ofertą Multiprzejazd, która ma przyciągnąć pasażerów w słabsze dni – nowy bilet ważny jest od północy z poniedziałku na wtorek do 15:00 w czwartek – kosztuje 119 zł (na InterCity i TLK) lub 239 zł (także na ekspresy). Multiprzejazd jest próbą zaradzenia spadkowi frekwencji w dni robocze, który wynika chociażby z malejącej popularności podróży służbowych, gdyż w epidemii wiele spotkań odbywa się zdalnie.

Warunki poprawione, cena pogorszona

W 2021 r. pasażerowie odbyli pociągami PKP Intercity 35,7 mln podróży. Choć wynik jest lepszy niż w 2020 r. (26,7 mln podróży), to daleko mu do rezultatu z 2019 r. (48,9 mln podróży). Od nastania epidemii – która przerwała wzrost przewozów – spółka jest na etapie odzyskiwania podróżnych. Mimo to postanowiła zrezygnować ze sprawdzonych narzędzi walki o klientów. Między innymi z atrakcyjnego Biletu Taniomiasstowego, o którym Ministerstwo Infrastruktury tak pisało w planie transportowym z 2020 r.: „Obniżenie cen biletów (wprowadzenie ofert promocyjnych: Bilet Bliskomiasstowy, Bilet Taniomiasstowy) pozwoliło przyciągnąć nowych pasażerów”.

Od stycznia 2022 r. na części tras Bilety Taniomiasstowe nie są już tanie: Warszawa – Lublin (z 30,90 zł na 42 zł), Warszawa – Olsztyn (z 39,90 zł na 50 zł) czy Warszawa – Poznań (z 54,90 zł na 63,10 zł). Co więcej z wielu tras Bilety Taniomiasstowe całkowicie wycofano i zastąpiono je standardową taryfą kilometrową: Łódź – Warszawa (wzrost ceny

z 31 zł na 41 zł), Poznań – Wrocław (z 37,90 zł na 49 zł) czy Gdańsk – Olsztyn (z 39,90 zł na 52 zł). Jak tłumaczy się PKP Intercity, „wprowadzona kilka lat temu oferta proponowała obniżone ceny na przejazdy trasami w trakcie remontu. Po zakończeniu modernizacji linii kolejowych znacząco skróciły się na nich czasy przejazdu oraz poprawiły się warunki podróżowania”. Gdy jednak w maju 2015 r. wprowadzono Bilet Taniomiasstowy, ze słów ówczesnego prezesa PKP Intercity Jacka Leonkiewicza wynikało, że głównym celem jest walka z konkurencją: – *Obserwujemy potoki i otoczenie konkurencyjne, niewykluczone, że do oferty Bilet Taniomiasstowy trafią nowe relacje.*

Wśród tras, z których w styczniu 2022 r. wycofano Bilet Taniomiasstowy, jest linia Kraków – Katowice. Tu koszt podróży z dnia na dzień wzrósł o ponad 40%: z 15,90 zł do 27 zł. Tymczasem w autobusach firm Unibus i Inter, które co 15-20 min. jeżdżą autostradą między Krakowem a Katowicami, bilety kosztują 15-17 zł. Jak widać, PKP Intercity zaprzestaje walki z konkurencją autobusową.

Bezkonkurencyjne samochody

Bilet Taniomiasstowy zniknął głównie z tych linii, wzdłuż których bieżą autostrady i drogi ekspresowe. PKP Intercity uparcie unika walki z największym konkurentem kolei, jakim jest samochód. W taryfie spółki wciąż brak jest oferty dla podróżujących razem. Tymczasem o ile jazda samochodem w pojedynkę zwykle jest droższa od podróży pociągiem (zwłaszcza kategorii InterCity i TLK), o tyle przy każdej kolejnej osobie auto mocno zyskuje na przewadze. Mimo to PKP Intercity wciąż nie stworzyło takiej oferty jak České Dráhy (25% zniżki dla drugiej osoby i 40% dla każdej kolejnej) lub jak przewoźnicy regionalni: Polregio, Koleje Dolnośląskie czy Koleje Wielkopolskie (30% zniżki dla osób towarzyszących).

Obniżka w podwyżce

Gorycz podwyżki ma osłodzić zwiększenie rabatów za wcześniejszy zakup biletów na pociągi InterCity i TLK. Bilet kupiony przynajmniej tydzień przed podróżą jest tańszy o 15%. Wyprzedzenie co najmniej dwutygodniowe daje 30% zniżki, natomiast trzytygodniowe aż 45% zniżki. Przed podwyżką cen zniżki wynosiły odpowiednio 10%, 20% i 30%. To oznacza, że bilety kupowane z największym wyprzedzeniem stały się tańsze niż przed zmianą cennika. Przykładowo za bilet na trasę Warszawa Centralna – Wrocław kupiony 21 dni przed podróżą zapłacimy 28,60 zł. Wcześniej kosztował on 32,20 zł.

Problem tylko w tym, że bardzo niewiele jest osób, które z prawie miesięcznym wyprzedzeniem są w stanie określić nie tylko dzień podróży, ale także godzinę wyjazdu.

KAROL TRAMMER

– *Likwidujemy wykluczenie komunikacyjne* – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, otwierając jesienią 2021 r. drogę ekspresową S19 na granicy Lubelszczyzny i Podkarpacia. – *Każdy z Polaków mieszkający w każdym regionie naszego kraju ma prawo do tego, by korzystać z komfortowych dróg autostradowych, ekspresowych.*

Kolejny odcinek

Ministerstwo Infrastruktury coraz częściej przedstawia budowę dróg ekspresowych i autostrad jako element walki z wykluczeniem transportowym. Ostatnio zrobił to nawet wiceminister Andrzej Bittel, który w resorcie odpowiada za kolej, a przy tym jest pełnomocnikiem rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Otwierając w grudniu 2021 r. drogę ekspresową w rejonie Mławy, oznajmił: – *Udostępniamy kierowcom kolejny odcinek drogi S7 w województwie mazowieckim. To kolejny etap walki z wykluczeniem komunikacyjnym.*

Opracowany w resorcie infrastruktury „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r.” jako wykluczone komunikacyjnie definiuje te obszary kraju, do których nie da się dotrzeć autostradą lub drogą ekspresową.

Problem w tym, że drogi szybkiego ruchu nie eliminują wykluczenia transportowego. Pokazało to badanie „Ocena zagrożenia wykluczeniem społecznym związanym z transportem w powiatach Wielkopolski”, zrealizowane w 2015 r. pod kierunkiem dr. inż. Marcina Kicińskiego z Politechniki Poznańskiej. Jeden z największych odsetków gospodarstw domowych skarżących się na problemy transportowe, wynoszący aż 59%, odnotowano w powiecie nowotomyskim, choć przez jego środek biegnie autostrada A2 z węzłem Nowy Tomyśl. Autostrady i drogi ekspresowe przyspieszają tranzyt, ale tworzą bariery dla mobilności lokalnej.

Rozcinanie

„Problemem lokalnym jest rozcinanie układów osadniczych przez drogi ekspresowe budowane po śladzie starych tras” – pisze prof. Tomasz Komornicki w raporcie „Polska sprawiedliwa komunikacyjnie”, przywołując badania z gmin, przez które poprowadzono drogi ekspresowe: „5-10% respondentów deklarowało, że czas dojazdu do takich miejsc jak szkoła podstawowa, ośrodek zdrowia czy urząd gminy nie tylko nie zmalał, ale nawet uległ wydłużeniu”.

Rozbudowa drogi krajowej w drogę ekspresową wiąże się ze zmniejszeniem liczby miejsc, w których można wjechać na główną trasę z dróg lokalnych. Zgodnie z przepisami, węzły na drogach ekspresowych poza miastami powinny być lokalizowane nie częściej niż co 5 km, zaś na autostradach nie częściej niż co 15 km. Odległości te bywają jednak dużo większe. Przykładowo na drodze S6 węzły Kolobrzeg Zachód i Kiełpino dzieli 26 km. Na trasie S3 dystans między węzłami Myślibórz i Gorzów Wielkopolski Północ to 28 km – leżący na tym odcinku Nowogódek Pomorski, choć S3 biegnie skrajem tej wsi gminnej, ma do najbliższego wjazdu na trasę 9,5 km. Na autostradzie A4 nie ma węzłów nawet w miejscach jej przecięcia z drogami

Minister wykluczenia

Wykluczenie transportowe jest tam, gdzie nie da się dojechać drogą ekspresową lub autostradą – uważa Ministerstwo Infrastruktury

wojewódzkimi 987 Kolbuszowa – Sędziszów Małopolski i 414 Opole – Prudnik oraz drogą krajową 39 Brzeg – Strzelin.

Ekspresowe wykluczenie

Trasy szybkiego ruchu – choćby z uwagi na rzadkie rozmieszczenie węzłów oraz małą liczbę przystanków budowanych na drogach ekspresowych – w ograniczonym stopniu służą komunikacji autobusowej. Mimo to w programie budowy dróg Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się na zaklanie rzeczywistości: „Poprawa czasu dojazdu do miejscowości, a także wysokiej jakości infrastruktura przystankowa wpływa bezpośrednio na opłacalność uruchomienia nowych linii autobusowych”. Ostatecznie po etapie konsultacji resort zapisał, że budowa nowych dróg „może wpłynąć na decyzję o uruchomieniu nowych linii autobusowych”.

W Małopolsce po otwarciu drogi S7 niemal wszystkie autobusy relacji Kraków – Zakopane przestały stawać w Chabówce. Na rozbudowanej Zakopiance nie powstał bowiem przystanek w tej miejscowości, a przewoźnicy uznali, że nie opłaca im się zjeżdżać z drogi ekspresowej.

Mieszkańcy Rabki-Zdroju obawiają się, że – po oddaniu do użytku w połowie 2022 r. kolejnego odcinka drogi ekspresowej S7 – oni będą następni. – *Otwarcie nowej drogi, która miała nam ułatwić kontakt ze światem, może doprowadzić do wykluczenia komunikacyjnego* – powiedział portalowi Podhale24.pl burmistrz Rabki-Zdroju Leszek Świder.

Wcześniej problem odczuli mieszkańcy gminy Lubień. Przewoźnicy działający na trasie Kraków – Zakopane, nie chcąc zbzczać z S7, zrezygnowali z postojów na jej terenie.

W województwie kujawsko-pomorskim na wylocie drogi S5 z Bydgoszczy autobusy podmiejskie kursują biegnącymi wzdłuż ekspresówki jezdniami lokalnymi. Na terenie gminy Białe Błoto autobusy zmierzające z Bydgoszczy jadą po jednej stronie drogi S5, a wracają po drugiej. Problem w tym, że przy części przystanków nie da się przejść przez drogę ekspresową. W miejscowościach, w których Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad „zapomniała” o zbudowaniu kładek, niektórzy mieszkańcy mogą autobusem do Bydgoszczy tylko pojechać, a niektórzy tylko z niej wrócić – w zależności od tego, po której stronie drogi S5 mieszkają.

Niebezpieczne drogi

To, że trasy szybkiego ruchu zapewniają uatrakcyjnienie komunikacji autobusowej, nie jest jedynym mitem rozpowszechnianym przez resort infrastruktury. Kolejny dotyczy bezpieczeństwa. – *Każda oddana do użytku droga ekspresowa to większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym* – oznajmił minister

Andrzej Adamczyk, wizytując w listopadzie 2021 r. budowę drogi S7 koło Miechowa.

W grudniu 2021 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którą kieruje Adamczyk, opublikowała „Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030”, alarmujący, że „polskie drogi wciąż należą do najniebezpieczniejszych w Europie”. Na podstawie danych za 2019 r. program informuje, że „największy wskaźnik ryzyka śmierci w wypadku odnotowano na drogach ekspresowych, gdzie wyniósł on 53 ofiary śmiertelne/1000 km”. Jak wskazuje dokument, drogi ekspresowe cechują się również najwyższym wskaźnikiem ciężkości wypadków – „wyniósł on 18 ofiar śmiertelnych/100 wypadków, co oznacza, że był dwukrotnie wyższy niż na drogach powiatowych i blisko czterokrotnie wyższy niż na drogach gminnych”.

Wśród czynników wpływających na niski poziom bezpieczeństwa na polskich drogach program wymienia „niewielki udział podróży publicznymi środkami transportu względem transportu indywidualnego”, dodając, że „wpływ na ten stan ma także poziom i dostępność rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej, która w ostatnich latach – szczególnie na terenach pozamiejskich – znajduje się w recesji”.

Imposybilizm Polski resortowej

Na problemy z transportem publicznym na obszarach wiejskich zwrócił uwagę rzecznik praw obywatelskich Marcin Wiącek w piśmie skierowanym w październiku 2021 r. do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi: „Na podstawie liczby skarg wpływających do mojego biura nie mogę stwierdzić, że problem wykluczenia komunikacyjnego został rozwiązany”. Wiącek dodał, że należy zagwarantować obsługę komunikacyjną, określając jej minimalne standardy.

Pytany o tę kwestię rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptys odpisał: – *Ministerstwo Infrastruktury nie komentuje wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.*

Wypowiedź Huptysia to przejaw Polski resortowej, w której ministerstwa unikają wspólnego rozwiązywania problemów wykraczających poza kompetencje jednego resortu (zjawisko to Mateusz Morawiecki w 2016 r. określił mianem „głównego hamulca zmian w Polsce”).

Rzecznik praw obywatelskich w końcu doczekał się stanowiska Ministerstwa Infrastruktury. Wiceminister Rafał Weber, wykazując się imposybilizmem, oświadczył: „Wprowadzenie jednolitych w całym kraju regulacji ustanawiających wymagane połączenia komunikacyjne nie znajduje obecnie uzasadnienia”.

Prezes PKP Polskich Linii Kolejowych Ireneusz Merchel jak mantrę powtarza, że kierowana przez niego spółka efektywnie wykorzystuje fundusze na modernizację sieci kolejowej. – *Na inwestycje efektywnie wykorzystujemy środki funduszy europejskich* – stwierdził Merchel w listopadzie 2021 r. w Olsztynie. Miesiąc później w Białymstoku oznajmił: – *PKP Polskie Linie Kolejowe efektywnie wykorzystują środki unijne*. Również w grudniu 2021 r., na odbywającej się w Warszawie konferencji prasowej na temat modernizacji linii kolejowych, Merchel powiedział: – *Efektywnie wykorzystujemy środki unijne. Dzięki nim poprawiają się warunki podróży*.

Te nieustannie powtarzane zapewnienia wyglądają na zaklinanie rzeczywistości. Podstawowym problemem przedsięwzięć modernizacyjnych na polskiej sieci kolejowej jest bowiem brak efektywności. Tak wynika z raportu spółki PKP PLK, do którego dotarł dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”.

Wewnętrzny dokument stanowi podsumowanie uzgodnień, w ramach których przedstawiciele 23 zakładów linii kolejowych oraz ośmiu regionalnych ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zgłaszali punkty i odcinki generujące problemy w ruchu pociągów. Takimi miejscami pokryta jest niemal cała polska sieć kolejowa – w zestawieniu znalazły się w sumie aż 783 wąskie gardła. Co zaskakujące, duża część z nich znajduje się na liniach, które właśnie zostały zmodernizowane.

„Dysfunkcyjny układ torowy”

Trudności w prowadzeniu ruchu już pojawiły się na świeżo zmodernizowanej magistrali Warszawa – Lublin. Największe problemy występują na 26-kilometrowym odcinku między Pilawą a Sobolewem, na którym podczas modernizacji zlikwidowano wszystkie trzy punkty pozwalające szybszym pociągom wyprzedzać wolniejsze skład: stację Ruda Talubska zdegradowano do roli przystanku osobowego, a stacje Garwolin i Łaskarzew przekształcono w posterunki umożliwiające jedynie zmianę toru. Jak dowiadujemy się z dokumentu PKP PLK, ani posterunek Garwolin, ani posterunek Łaskarzew „nie zapewnia pełnej przepustowości i stabilności rozkładu jazdy na odcinku Pilawa – Dęblin”. Choć od zdegradowania stacji Garwolin i Łaskarzew minęły tylko dwa lata, to już wskazywana jest potrzeba przywrócenia im wcześniejszej funkcji.

Raport zwraca uwagę również na potrzebę odtworzenia stacji Klementowice i Sadurki. Podczas modernizacji realizowanej w latach 2017-2019 przebudowano je w posterunki umożliwiające jedynie przejazd między torami, wskutek czego między Dęblinem a Lublinem powstały dwa 19-kilometrowe odcinki bez możliwości wyprzedzania się pociągów.

W przypadku stacji Celestynów, której przebudowę zakończono w 2020 r., dokument spółki PKP PLK mówi wprost o „dysfunkcyjnym układzie torowym”. Stacja Celestynów jest jedynym punktem umożliwiającym wyprzedzanie się pociągów

Raport błędów

W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe powstał wewnętrzny dokument mówiący o fatalnych efektach zrealizowanych modernizacji



• *Pociąg PKP Intercity mija zdegradowaną stację Garwolin. W raporcie PKP PLK czytamy, że nowy układ stacji i posterunków na zmodernizowanej magistrali Warszawa – Lublin „nie zapewnia pełnej przepustowości i stabilności rozkładu jazdy”.*

na 27-kilometrowym odcinku Otwock – Pilawa. Problem w tym, że w Celestynowie są tylko trzy tory stacyjne, co nie pozwala dokonać operacji wyprzedzenia pociągu regionalnego przez pociąg dalekobieżny jednocześnie dla dwóch kierunków. Sytuację dodatkowo utrudnia to, że pobliska stacja Zabieźki została w ramach modernizacji zdegradowana do roli przystanku osobowego. Raport zaleca przywrócenie możliwości wyprzedzania się pociągów w Zabieżkach poprzez przebudowę tutejszego przystanku ponownie w stację.

„Skutek likwidacji”

Na odcinku Otwock – Pilawa zemdliło się podejście, zgodnie z którym uważa się, że rozbudowa z jednego do dwóch torów sama w sobie zwiększa przepustowość i w związku z tym nie zapewnia się należytej liczby punktów umożliwiających wyprzedzanie się pociągów.

To także bolączka linii łączącej Warszawę z Radomiem: jej odcinek Warka – Radom, który od 2021 r. jest dwutorowy, został w raporcie PKP PLK zaliczony do ciągów dotkniętych problemami z przepustowością. Na 47-kilometrowym dystansie między Warką a Radomiem po rozbudowie funkcjonuje bowiem tylko jedna stacja – Dobieszyn. W efekcie powstały dwa długie odcinki nie dające możliwości wyprzedzania pociągów: 19-kilometrowy Warka – Dobieszyn oraz aż 28-kilometrowy Dobieszyn – Radom, będący najdłuższym takim odcinkiem na całym ciągu Warszawa – Radom – Kielce – Kraków. Problem potęguje to, że na stacji Dobieszyn krawędzie peronowe znajdują się tylko przy trzech z

czterech torów stacyjnych – komplikuje to sytuację ruchową, gdy mający postój w Dobieszynie pociąg regionalny musi zostać wyprzedzony przez pociąg dalekobieżny.

Raport wskazuje więc na potrzebę zbudowania na świeżo zmodernizowanej stacji Dobieszyn kolejnego peronu wraz z wydłużeniem przejścia podziemnego. Przede wszystkim jednak dokument mówi o konieczności „podziału odcinka Warka – Radom na równe długościowo szlaki” poprzez dobudowanie dodatkowych stacji, uzasadniając, że obecne problemy to „skutek likwidacji mijanek” w ramach rozbudowy linii do dwóch torów.

W kwestii problemów na odcinku Warka – Radom spółka PKP PLK nie może udawać zaskoczonej, ponieważ pierwsze ostrzeżenia otrzymała już w 2008 r., gdy modernizacja linii znajdowała się na bardzo wczesnym etapie planowania. Wtedy stowarzyszenia Zielone Mazowsze i Kocham Radom alarmowały, że między Warką a Radomiem po przebudowie mogą wystąpić problemy zarówno z tworzeniem rozkładu jazdy, jak i prowadzeniem ruchu: „Na odcinku między Warką i Radomiem należy pozostawić trzy stacje, a nie tylko jedną” – czytamy w piśmie Zielonego Mazowsza sprzed kilkunastu lat. – „Może okazać się, że po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie, mimo dobudowania drugiego toru”.

„Brak stabilności rozkładu jazdy”

Problemy z przepustowością występują też na zmodernizowanych w ostatnich latach liniach jednotorowych. Kilka takich ciągów przeszło modernizację w ramach unijnego Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. ►

► Największe kolejowe przedsięwzięcie tego programu to warta 451 mln zł modernizacja i elektryfikacja linii z Lublina przez Kraśnik do Stalowej Woli. Na efektach prac zrealizowanych w latach 2018-2020 dokument PKP PLK nie zostawia suchej nitki. Na stacji Kraśnik zapomniano o elektryfikacji jednego z czterech torów, czego skutkiem są trudności w prowadzeniu ruchu: „Brak jest możliwości przyjmowania składów z trakcją elektryczną w tor nr 4, co w praktyce stwarza wąskie gardło dla przewozów towarowych” – czytamy w raporcie, który jednocześnie zwraca uwagę na 16-kilometrowy odcinek bez możliwości mijania się pociągów: „Długi szlak kolejowy Niedrzwica – Wilkołaz powoduje brak stabilności rozkładu jazdy i utrudnia uzyskanie optymalnej przepustowości”.

W ramach programu Polska Wschodnia przeprowadzono też rewitalizację ciągu Bielsk Podlaski – Hajnówka, dzięki czemu z początkiem 2021 r., po aż 26 latach, przywrócono połączenia między tymi miastami. – *Wykorzystaliśmy efektywnie środki unijnego Programu Operacyjnego Polska Wschodnia – poznaliśmy wówczas* prezes PKP PLK Ireneusz Merchel.

Tak efektywnie, że na przywróconym do życia ciągu nie powstała żadna mijanka. Skutkiem są kłopoty z przepustowością, dodatkowo potęgowane niefunkcyjnym układem stacji Hajnówka, przebudowanej w latach 2018-2020. W Hajnówce tylko jeden z ośmiu torów umożliwia przejazd z kierunku Bielska Podlaskiego w stronę Czeremchy (i z powrotem), co – jak czytamy w raporcie PKP PLK – „powoduje opóźnienia, konieczność dzielenia relacji i dodatkowych manewrów w stacji”. Dokument mówi o konieczności wykonania dalszych prac: budowie mijanki między Hajnówką a Bielskiem Podlaskim oraz kolejnej przebudowie stacji Hajnówka.

„Brak przepustowości”

Kolejne prace będą też konieczne na ciągu Poznań – Piła, który modernizację przeszedł w latach 2017-2019. Inwestycja zrealizowana w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego zakonserwowała niewydolny układ linii będący skutkiem zarówno zdemontowania drugiego toru przez Armię Czerwoną, jak i likwidacji części mijanek w latach 90. Przedstawiciele PKP PLK do końca upierali się, że rozbudowa nie jest wskazana: – *Przy dzisiejszym ruchu pociągów i również przy planowanym ruchu pociągów ten drugi tor na razie jest niepotrzebny. On nie będzie w pełni wykorzystywany* – mówił w 2018 r. w audycji KolejWizja Zbigniew Wolny z PKP PLK.

Dziś wewnętrzny raport tej spółki mówi o dużych trudnościach w prowadzeniu ruchu na niemal całym ciągu łączącym Poznań z Piłą. Problemem szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie jest „przepustowość w porze dziennej na granicy maksymalnej”, zaś szlaku Rogoźno Wielkopolskie – Budzyń wręcz „brak przepustowości”. Problemem dwutorowego odcinka Poznań – Oborniki Wielkopolskie są z kolei układy torowe stacji pośrednich skutkujące „brakiem możliwości wyprzedzania pociągów pasażerskich”.



• *Prezes PKP PLK Ireneusz Merchel (z lewej) z Arnoldem Breschem, członkiem zarządu spółki ds. realizacji inwestycji.*

Raport PKP PLK – brzmiący tak jakby linia z Poznania do Piły w ogóle nie przeszła wartej 615 mln zł modernizacji – głosi konieczność korekty układów torowych na stacjach oraz dobudowy drugiego toru lub przynajmniej zwiększeniu liczby mijanek.

„Układ stacji nie sprzyja”

PKP Polskie Linie Kolejowe chwalią się, że są największym w całej Unii Europejskiej beneficjentem Instrumentu Łącząc Europę (Connecting Europe Facility). Arnold Bresch, członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji, w połowie 2021 r. oświadczył: – *PKP Polskie Linie Kolejowe efektywnie wykorzystują unijne współfinansowanie z instrumentu CEF.*

Z tego źródła sfinansowano między innymi modernizację 42-kilometrowego ciągu Łódź – Pabianice – Łask – Zduńska Wola, zrealizowaną w latach 2018-2021. Na etapie przygotowań do tej inwestycji, kontrowersje wzbudziło przede wszystkim to, że celem przedsięwzięcia nie jest podniesienie prędkości do 160 km/h, lecz jedynie przywrócenie dawniej osiągniętej prędkości 120 km/h. Jak wówczas wyjaśniało Ministerstwo Infrastruktury, zwiększenie prędkości skróciłoby czas jazdy o 3 min.

Dziś okazuje się, że prędkość wcale nie

Nadjeżdżają problemy

Magistrala Poznań – Szczecin to kolejna linia, na której spółka PKP Polskie Linie Kolejowe powieliła swoje błędy. Prowadzona obecnie modernizacja tej linii - warta 4,1 mld zł - swoim zakresem obejmuje degradację części stacji do roli przystanków lub posterunków bez możliwości wyprzedzania wolniejszych pociągów przez szybsze składki.

W Wielkopolsce posterunkami stały się już stacje Poznań Wola (na niewralgicznym wylocie linii z węzła poznańskiego) oraz Pęckowo. W wyniku zdegradowania stacji w Pęcoku powstał 18-kilometrowy odcinek między Szamotułami a Wronkami bez możliwości wyprzedzania się pociągów. Stało się to w przeddzień spodziewanego wzrostu ruchu w związku z planowanym startem połączeń Poznańskiej Kolei Metropolitalnej na trasie Poznań – Szamotuły - Wronki.

Z kolei w granicach województw lubuskiego i zachodniopomorskiego przystankami staną się stacje Drawiny i Rębusz. Ponadto w posterunek przekształcana jest stacja Kolin, na skutek czego przestanie być możliwe wyprzedzanie się pociągów na liczącym aż 20 km odcinku między stacjami Dolice i Stargard.

jest największym kłopotem. Wewnętrzny raport PKP PLK wskazuje, że problemem zmodernizowanej za 387 mln zł linii są „ograniczenia w przepustowości”, a ponadto wymienia cały szereg trudności na tym ciągu. W Pabianicach „układ stacji nie sprzyja kończeniu biegu pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”, a „zbyt mała liczba torów dodatkowych po modernizacji utrudnia trasowanie pociągów towarowych”. W Łasku „zbyt krótka krawędź peronowa nie mieści składu ŁKA w ukrotnionej trakcji”. Nowy układ posterunku odgałęźnego Retkinia – gdzie zbiegają się linie z Łodzi Kaliskiej i Łodzi Widzewa – „w warunkach częstych zamknięć wymusza trasowanie pociągów torem lewym już od stacji Łódź Chojny aż do stacji Łódź Lublinek, co powoduje kolizje z pociągami w ruchu przeciwnym”. Problemy z przepustowością wynikają głównie z tego, że inwestycja na linii Łódź – Zduńska Wola nie objęła instalacji samoczynnej blokady liniowej, mimo że system ten – pozwalający zwiększyć częstotliwość kursowania pociągów – jest standardowo montowany podczas modernizacji ważniejszych ciągów (w ostatnich latach blokada samoczynna została zainstalowana na takich odcinkach jak Warszawa – Radom, Tuszcz – Małkinia, Piława – Lublin i Poznań – Wrocław). Na liniach, które są wyposażone w samoczynną blokadę liniową, na szlaku między kolejnymi stacjami lub posterunkami może poruszać się jednocześnie kilka pociągów. Przy jej braku nie można wyprawić pociągu ze stacji lub posterunku aż do momentu, gdy jadący przed nim skład nie dotrze do kolejnej stacji lub posterunku. W ramach modernizacji linii Łódź – Zduńska Wola nie dość, że nie zainstalowano samoczynnej blokady liniowej, to w dodatku jeszcze zlikwidowano posterunek odstępowy Kolumna. W wyniku tego powstał najdłuższy szlak między stacjami i posterunkami na linii z Łodzi do Zduńskiej Woli, determinujący częstotliwość pociągów na całym tym ciągu.

Z CEF finansowana jest też przebudowa węzła w Czechowicach-Dziedzicach. Raport PKP PLK zwraca uwagę, że głównym problemem stacji Czechowice-Dziedzice jest kolizyjne przecięcie linii Katowice – Bielsko-Biała i Zebrydowice – Trzebinia. Trwająca obecnie inwestycja, której koszt to aż 1,4 mld zł, wcale jednak tego problemu nie rozwiąże. W 2014 r., na etapie tworzenia studium wykonalności, rozważano budowę estakady, lecz ostatecznie nie weszła ona w zakres inwestycji. Układ stacji Czechowice-Dziedzice pozostanie więc kolizyjny i nadal będzie ograniczać przepustowość ruchliwych ciągów zbiegających się w tym węzle.

Tymczasem rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 1316/2013, które ustanowiło instrument CEF, określa, że jego celem jest finansowanie przedsięwzięć eliminujących wąskie gardła i zwiększających przepustowości.

– *Efektywnie wykorzystujemy środki instrumentu finansowego CEF – oznajmił* mimo to prezes PKP PLK Ireneusz Merchel w styczniu 2022 r. I zapewnił: – *Utrzymamy ten trend w kolejnych latach.*

Wielka rewolucja w Niemczech miała się zacząć w momencie odejścia ze stanowiska kanclerza Angeli Merkel. Wspierany przez nią potężny koncern Deutsche Bahn miał zostać podzielony, a drzwi dla jego prywatnej konkurencji miały zostać otwarte znacznie szerzej niż dotychczas.

Czerwono-zielono-żółta koalicja

„Koniec kolei, jaką znamy” – obiecał w listopadzie 2021 r. tygodnik „Der Spiegel”, zaglądając za kuliszy prowadzonych wówczas negocjacji koalicyjnych. We wrześniu 2021 r. wybory wygrała socjaldemokratyczna SPD, która następnie zdecydowała się stworzyć koalicję z Zielonymi i liberałami z FDP. Ze względu na czerwone, zielone i żółte barwy tych partii alians nazywany jest koalicją sygnalizacyjną: *Ampelkoalition*.

W Niemczech zawiązywanie koalicji jest traktowane bardzo poważnie. Uzgodnienia nad umową koalicyjną trwały miesiąc i były prowadzone przez 300 polityków SPD, Zielonych i FDP podzielonych na 22 zespoły od konkretnych zagadnień jak finanse, ochrona środowiska, jakość życia w mieście i na wsi czy mobilność.

Politycy Zielonych i FDP zasiedli do stołu negocjacyjnego z postulatem stworzenia nowego podmiotu zarządzającego siecią kolejową, który byłby całkowicie niezależny od Deutsche Bahn. Dzięki czemu na kolei miałyby poprawić się warunki dla prywatnej konkurencji. Ponadto, jak donosił „Der Spiegel”, FDP chciało ponadto przeforsować decyzję o prywatyzacji części Deutsche Bahn, która realizuje przewozy towarowe.

Już w swoim programie przedwyborczym FDP oznajmiło wprost: „Celem jest przewóz większej liczby osób i towarów pociągami, czego nie da się osiągnąć koleją państwową, lecz większą konkurencją”.

Investycja w szyny

178-stronicowa umowa koalicyjna na kadencję 2021-2025 – będąca kompromisem między postulatami SPD, Zielonymi i FDP – zakłada podwojenie pracy przewozowej w ruchu pasażerskim. Asekuracyjnie założono jednak, że poziom ten zostanie osiągnięty nie do końca kadencji, lecz dopiero do 2030 r.

Nowa koalicja zobowiązała się, że zacznie na poważnie wdrażać *Deutschlandtakt* – koncepcję już od ponad dekady promowaną przez naukowców, ekspertów i praktyków transportu publicznego. Chodzi o szwajcarski model planowania systemu transportu publicznego: najpierw zaplanowanie siatki połączeń, docelowego rozkładu jazdy, skomunikowań na stacjach węzłowych, a następnie przeprowadzenie na sieci kolejowej inwestycji będących warunkiem osiągnięcia zaplanowanych czasów jazdy, częstotliwości czy godzin, o których pociągi z wszystkich kierunków mają spotykać się na węzłach.

„W szynny chcemy inwestować znacznie więcej niż w drogi” – zapisano w umowie koalicyjnej. Nie chodzi tylko o wielkie inwestycje jak budowa nowych odcinków kolei dużych prędkości, ale także o punktowe przedsięwzięcia jak na przykład budowę dodatkowego toru na stacji węzłowej, aby dało się pomieścić większą liczbę składów

Żółte światło dla kolei

Nowa koalicja w Niemczech zapowiada, że w linie kolejowe inwestować będzie więcej niż w drogi. Zieloni z liberałami chcieli iść dalej i dokonać na kolei prawdziwej rewolucji, jednak socjaldemokraci ją wyhamowali



• Pociągi ODEG i DB Regio na stacji Schwerin Hauptbahnhof. Choć grupa Deutsche Bahn cieszy się bardzo mocną pozycją w Niemczech, to na tamtejszym rynku kolejowym działa wielu przewoźników niezależnych od państwowego koncernu.

naraz i dzięki temu zapewnić przesiadki we wszystkich kierunkach.

SPD, Zieloni i FDP zapisali w umowie, że podjęte zostaną szybkie działania w celu poprawy przepustowości linii kolejowych. W bardziej odległej perspektywie założono, że w 2030 r. zelektryfikowane ma być 75% sieci kolejowej – ma ona 39,4 tys. km długości, z czego obecnie zelektryfikowanych jest 20,9 tys. km linii, a więc 53%.

– W porównaniu z poprzednimi rządami nowa koalicja poświęca więcej uwagi wzmocnieniu transportu kolejowego – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Anja Schmotz, wiceprzewodnicząca niemieckiego związku pasażerów Pro Bahn i jednocześnie koordynatorka Inicjatywy Polsko-Niemiecka Kolej Pasażerska. – Oczekiwałabym jednak bardziej konkretnych stwierdzeń.

Przykład braku jasnych deklaracji stanowi choćby zapis umowy koalicyjnej: „Będziemy reaktywować linie i unikać likwidacji”.

Kolej liberalna

Koalicjanci zdecydowali, że za realizację wspólnych ustaleń dotyczących transportu będą odpowiedzialni liberałowie, którzy jednak w kwestii kolei musieli stępić swoje wolnorynkowe i prywatyzacyjne miecze.

Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej to jeden z czterech resortów, na czele których stanęli politycy FDP. Resort transportu objął Volker Wissing. To pierwszy w historii Republiki Federalnej Niemiec minister transportu z innego ugrupowania niż socjaldemokratyczna SPD czy chadecki duet CDU/CSU.

51-letni Wissing pochodzi z Nadrenii-Palatynatu. W latach 2016-2021 kierował w tym landzie Ministerstwem Gospodarki, Transportu, Rolnictwa i Winnic.

– Nadrenia-Palatynat ma najlepsze koleje regionalne ze wszystkich landów – ocenia dr Michał Beim z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, który w latach 2016-2017 był członkiem zarządu PKP. – To pierwszy land, który przeorganizował rozkład jazdy na wzór szwajcarski. I mimo trudnych warunków – niska gęstość zaludnienia, wyżynny krajobraz – odniósł ogromny sukces w pozyskiwaniu pasażerów. Ponadto wybór przewoźników w przetargach zapewnił bardzo atrakcyjne ceny – oszczędności zostały zainwestowane w remonty dworców i komunikację autobusową uzupełniającą koleje.

Zdaniem Michała Beima, trudno jednak za autora tego sukcesu uznać Wissinga. Z uwagi na perspektywiczne planowanie systemu transportowego był on co najwyżej dobrym kontynuatorem. – Rozkład jazdy na lata 2015-2030 został zaplanowany już w 2010 r. Za dwa-trzy lata zaczęły się prace nad nowym rozkładem jazdy – mówi Beim, który w latach 2009-2011 był stypendystą w Instytucie Mobilności i Transportu Uniwersytetu Technicznego w Kaiserslautern na południu Nadrenii-Palatynatu. Wtedy miał okazję przyglądać się pracom nad ofertą przewozową w tym landzie.

Linia sporu

We władzach Nadrenii-Palatynatu koalicja SPD, Zielonych i FDP funkcjonuje już od pięciu lat – w maju 2021 r. zaczęła drugą ►

► kadencję. Wissing przyjechał do Berlina z doświadczeniem funkcjonowania w ramach czerwono-żółto-zielonej koalicji. Mimo to FDP nie zdołało przeforsować jednego z najważniejszych swoich kolejowych postulatów: wydzielenia torów z koncernu Deutsche Bahn.

Ostatecznie zdecydowano, że zarządca linii kolejowych DB Netz i zarządca dworców DB Station&Service połączą się w jeden podmiot zarządzający infrastrukturą, nadal będący jednak częścią grupy Deutsche Bahn, w ramach której działają też spółki pasażerskie DB Regio i DB Fernverkehr oraz przewoźnik towarowy DB Cargo.

– Do wydzielenia pionu infrastruktury z grupy Deutsche Bahn dążyło nie tylko FDP, ale też Zieloni – zaznacza Anja Schmotz. – Część przeciwników jakiegokolwiek reformy przedstawiała to jako prywatyzację linii kolejowych, czym niestety wywołali dużo niepokoju.

Michał Beim tłumaczy, że zarówno dla FDP, jak i Zielonych wzorem są Czechy, gdzie zarządzająca siecią kolejową Správa Železnic jest państwowa, ale nie jest ani strukturalnie, ani kapitałowo powiązana z państwowym przewoźnikiem České Dráhy.

W Niemczech linia sporu w tej kwestii przebiega jednak inaczej niż nowa linia podziału między koalicją i opozycją. Przeciw dzieleniu państwowego koncernu opowiadają się i socjaldemokratyczna SPD, i chadecka CDU/CSU. – Oba ugrupowania są zwolennikami pozostania infrastruktury w grupie Deutsche Bahn – zaznacza Beim.

W kwestii struktury grupy Deutsche Bahn generalnie kontynuowana będzie więc polityka wielkiej koalicji CDU/CSU-SPD, która rządziła w latach 2013-2021. Przejście chadeków do opozycji, a na ich miejsce wejście Zielonych i FDP nie przyniosło przełomu. – Koalicja wymaga ustępstw – mówi Beim. – Umowa koalicyjna zakłada, że szyny, energetyka i dworce, choć zostaną w Deutsche Bahn, będą działać na zasadzie „non for profit”. Ewentualne zyski mają być inwestowane w rozwój infrastruktury, a nie transferowane do spółki-matki.

Grupa dominująca

Symbol dominacji grupy Deutsche Bahn nad niemieckim rynkiem kolejowym to logo DB wiszące przy wejściu do każdego dworca – od Sassnitz na bałtyckiej wyspie Rugia po Berchtesgaden w Alpach. Dworce owszem należą do spółki DB Station&Service, ale stają przy nich także pociągi przewoźników spoza grupy Deutsche Bahn albo wręcz – jak na przykład w Görlitz – wyłącznie pociągi niezależnych przewoźników. – Logo DB wprowadza w błąd. Jest wszechobecne, chociaż firmuje różne i oddzielne obszary – zarówno dotowaną przez podatników infrastrukturę kolejową, jak i nastawioną na zysk spółkę DB Fernverkehr – mówi tygodnikowi „Wirtschaftswoche” André Schwämmlein z prywatnej firmy FlixTrain, uruchamiającej pojedyncze połączenia na kilku głównych trasach (np. Berlin – Halle – Erfurt – Frankfurt nad Menem – Stuttgart, Kolonia – Brema – Hamburg, Hamburg – Berlin – Lipsk). FlixTrain to właściwie

jedyny podmiot, który próbuje konkurować z Deutsche Bahn na trasach dalekobieżnych.

Wpływ rządu

– W Niemczech w ruchu dalekobieżnym od dawna mamy otwarty dostęp, ale poza Deutsche Bahn prawie nikt nie jest w stanie z niego skorzystać – mówi Schmotz.

Obsługująca przewozy dalekobieżne spółka DB Fernverkehr nie otrzymuje dotacji i działa na zasadach komercyjnych. W efekcie oferta połączeń InterCityExpress i InterCity między dużymi aglomeracjami jest bardzo bogata – na przykład z Berlina do Hamburga pociągi kursują co pół godziny, a z Frankfurtu nad Menem do Kolonii nawet do trzech razy na godzinę. Jednocześnie składy dalekobieżne nie docierają do szeregu dużych miast leżących poza głównymi magistralami. Największe to liczące 244 tys. mieszkańców Chemnitz. Inny przykład to 111-tysięczna Jena, z której niemal wszystkie pociągi ICE i IC uciekły na otwartą w 2017 r. linię dużych prędkości Berlin – Erfurt – Norymberga.

Od kilku lat Zieloni domagali się, aby sieć połączeń ICE i IC nie omijała większych ośrodków: – Każde miasto liczące co najmniej 100 tys. mieszkańców musi dysponować pociągami dalekobieżnymi kursującymi co godzinę – mówił w 2019 r. Anton Hofreiter, szef wówczas opozycyjnego klubu Zielonych w Bundestagu. Wraz z wejściem Zielonych do rządu ich postulat znalazł się w umowie koalicyjnej, ale tylko w formie miękkiego zapisu: „Chcemy przyłączyć więcej średnich i dużych ośrodków do sieci połączeń dalekobieżnych”.

– Nie wyjaśniono jak to dokładnie zrobić – mówi Anja Schmotz. – A należy wprowadzić możliwość zlecenia połączeń dalekobieżnych przez rząd, co pozwoliłoby mu wpływać na ofertę na trasach krajowych, ale także międzynarodowych.

Bez tego trudno będzie nowej koalicji nie tylko wdrożyć Deutschlandtakt, ale także spełnić obietnicę rozwijania połączeń za granicę, w tym także nocnych. W 2016 r. grupa Deutsche Bahn uznała przeciw pociągów sypialne za nieopłacalne i je zlikwidowała.

Na krajowych magistralach łączących duże metropolie konkurentom trudno przebiec gęsty rozkład jazdy połączeń ICE i IC. Natomiast na trasach zaniedbanych przez państwowy koncern komercyjne połączenia nie były w stanie na siebie zarobić. Vogtland-Express (Hof – Plauen – Zwickau – Riesa – Chemnitz – Berlin) czy Lausitz-Express (Lipsk – Drezno – Görlitz) nie przetrwały zderzenia z wysokimi opłatami za dostęp do torów.

Konkurenci i klienci

– W powszechnym mniemaniu koncern Deutsche Bahn opłatami za dostęp do infrastruktury starał się rekompensować porażki poniesione w przetargach na przewozy regionalne – mówi Michał Beim.

Coraz więcej połączeń regionalnych realizują w Niemczech przewoźnicy



• Volker Wissing z FDP – od grudnia 2021 r. minister transportu Niemiec.

niezależni – z jednej strony są oni konkurentami DB Regio, a z drugiej strony są klientami jej spółki-siostry DB Netz, która zarządza siecią kolejową.

Niezależni od DB przewoźnicy zdobywają w przetargach kontrakty landów na realizację połączeń regionalnych. Są firmy należące do samorządów jak Erfurter Bahn, są prywatne podmioty z zagranicy jak francuski Transdev czy brytyjski Go-Ahead. Są też przewoźnicy należący do kolei państwowych z zagranicy: na przykład WestfalenBahn do Nederlandse Spoorwegen z Holandii czy Länderbahn do włoskiej Trenitalia. Przewoźnik z Włoch ma też połowę udziałów w spółce ODEG, która obsługuje połączenia na części tras w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, Berlinie, Brandenburgii i Saksonii.

Wkrótce ODEG przejmie od DB Regio obsługę ekspresu regionalnego RE1 na trasie Chociebuż – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Poczdam – Brandenburg nad Hawelą – Magdeburg. Przetarg na to zadanie został rozpisany w 2017 r., a jego wyniki ogłoszono w 2019 r. Kontrakt będzie realizowany przez 12 lat – od grudnia 2022 r. do grudnia 2034 r. Organizowane z wyprzedzeniem przetargi i wieloletnie kontrakty pozwalają oferentom przygotowywać się do obsługi zleceń i inwestować w nowy tabor.

Oszczędności uzyskiwane za sprawą wyboru przewoźników w przetargach są dyskontowane przez landy na rozwój oferty. Wraz z przejściem linii RE1 przez ODEG częstotliwość na kluczowym odcinku Frankfurt nad Odrą – Berlin – Brandenburg nad Hawelą zwiększy się z dwóch do trzech pociągów na godzinę.

Połączenia regionalne oraz aglomeracyjne w Berlinie i Brandenburgii obsługuje sześciu przewoźników. Obejmuje ich wspólna taryfa związku komunikacyjnego Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, obowiązująca także w transporcie miejskim i autobusach lokalnych.

W ramach tego systemu działa też przewoźnik NEB – spółka podberlińskich samorządów, zarządcy portów rzecznych w Berlinie i należącego do francuskich kolei SNCF przewoźnika towarowego Captrain. NEB utrzyma obsługę linii we wschodniej Brandenburgii. Obecny kontrakt obejmuje lata 2014-2024, a kolejny – przyznany w przetargu rozstrzygniętym już w 2021 r. – obejmie lata 2024-2036. Od 2024 r. NEB na części tras zwiększy częstotliwość z godziny do 30 min. Na potrzeby nowego kontraktu NEB zamówił 31 składów Siemens Mireo z bateriami, które – ładowane na odcinkach zelektryfikowanych – umożliwią jazdę liniami bez sieci trakcyjnej.

W 2019 r. pociągami niezależnych przewoźników pasażerowie odbyli 848 mln podróży, a pociągami spółek grupy Deutsche Bahn 2 mld 123 mln. Podróżujący koleją w Niemczech w sumie zrealizowali więc 2 mld 971 mln podróży. To aż dziewięciokrotnie więcej niż w Polsce (335,9 mln podróży w 2019 r.). A przecież Niemcy są krajem tylko dwa razy ludniejszym od Polski.

W ramach realizowanego przez PKP programu inwestycji dworcowych na lata 2016-2023 budowanych jest prawie 40 innowacyjnych dworców systemowych. Niemal niczym nie różniące się od siebie obiekty stawiane są w różnych częściach Polski: od Czarnej na Podkarpaciu aż po Chałupy na Półwyspie Helskim.

Innowacyjność dworców wiąże się ze stosowaniem energooszczędnego oświetlenia zasilanego fotowoltaiką, ogrzewania za pomocą instalacji solarnych, spłukiwanych wodą deszczową toalet czy porośniętych zielenią dachów. Z kolei systemowość, czyli wykorzystanie typowych projektów i prefabrykowanych materiałów, ma na celu zapewnienie krótkiego czasu budowy – jak deklarowały władze PKP, krótszego niż remonty istniejących dworców.

Aktualne potrzeby

Pierwsze innowacyjne dworce systemowe pilotażowo powstały w 2015 r. na stacjach Mława, Ciechanów, Nasielsk i Strzelce Krajeńskie Wschód. Czas od rozpoczęcia ich budowy do udostępnienia pasażerom nie przekroczył roku: w grudniu 2014 r. PKP wybrało wykonawców, a w sierpniu 2015 r. na stacji Nasielsk zaczął działać pierwszy obiekt, a w grudniu 2015 r. w Ciechanowie otwarto ostatni dworzec z pilotażowej puli.

Najważniejszym wnioskiem płynącym z pilotażu było to, że jeden standardowy rozmiar obiektu nie dał możliwości dopasowywania budynków do wielkości miejscowości, a przede wszystkim do liczby pasażerów korzystających z danej stacji. Za mały okazał się przede wszystkim dworzec w Ciechanowie – hall o wymiarach 5,4 m na 8,1 m z 15 siedzeniami jest niewystarczający dla byłego miasta wojewódzkiego, liczącego 44 tys. mieszkańców. Na ciechanowskim dworcu stale mają miejsce takie sytuacje jak wystająca na zewnątrz kolejka do kasy biletowej czy duży ścisk panujący w filigranowym hallu. Koncepcja typowych dworców – stworzona gdy w PKP rządzą ekonomiści ze stajni Leszka Balcerowicza – nie przewidziała przy tym, że liczba podróżujących koleją może wzrastać.

Przystępując do programu inwestycji dworcowych na lata 2016-2023, PKP zdecydowało się na rozszerzenie koncepcji innowacyjnych dworców systemowych poprzez wprowadzenie trzech rodzajów obiektów. Zestandaryzowane pawilony dzielą się na dwa typy – typ A to tylko wiata i toaleta, natomiast typ B to pawilon z niewielką poczekalnią, toaletą i powierzchnią przeznaczoną na kasę biletową lub lokal handlowo-usługowy. Ponadto wprowadzony został typ indywidualny, pozwalający na uwzględnienie lokalnych warunków i dopasowywanie innowacyjnych dworców systemowych do potrzeb stacji cechujących się większą liczbą pasażerów.

Obecne władze PKP nie kryją jednak, że celem całej koncepcji nadal jest zastępowanie dużych obiektów mniejszymi. – Dzięki niewielkiej kubaturze nowe budynki są lepiej dostosowane do aktualnych potrzeb pasażerów – argumentuje Ireneusz Maślany, członek zarządu PKP. – Przekonali się o tym

Innowacyjne opóźnienia



Innowacyjne dworce systemowe miały zapewnić krótki czas budowy i niskie koszty. A jest drogo i długo

• Wybudowany za 11,2 mln zł innowacyjny dworzec systemowy w Pomiechówku miał zostać otwarty w kwietniu 2020 r., lecz ostatecznie oddano go do użytku dopiero w grudniu 2021 r.

mieszkańcy Czeremchy, Bielska Podlaskiego, Oświęcimia, Sędziszowa Małopolskiego i Nidzicy.

W tych miejscowościach od 2020 r. działają pierwsze innowacyjne dworce systemowe typu indywidualnego. Zastąpiły one obiekty wybudowane w czasach PRL. Socjalistyczna architektura wciąż na kolei raczej nie jest doceniana. Choć, zgodnie z indywidualnym podejściem, elewację nowego obiektu w Oświęcimiu zdobi mozaika o powierzchni 111 m² – znajdowała się ona w hallu dworca z 1965 r., który zniknął, aby ustąpić miejsca dworcowi systemowemu.

Agnieszka Jurewicz z centrali PKP zapewnia, że wciąż myśli się o rozwoju koncepcji: – Stale pracujemy nad jej dalszym udoskonalaniem w zakresie konstrukcyjno-budowlanym i optymalizacji czasu budowy mniejszych dworców.

Czas budowy innowacyjnych dworców systemowych – które w okresie pilotażu potrafiły stanąć w dziewięć miesięcy – dziś okazuje się piętą achillesową programu inwestycji dworcowych na lata 2016-2023.

Indywidualny dworzec opóźniony

Na Mazowszu pasażerowie od niedawna korzystają z dworca indywidualnego w Pomiechówku. Umowę na jego budowę zawarto w kwietniu 2019 r., obiekt miał zostać otwarty w marcu 2020 r., a ostatecznie udostępniono go podróżnym dopiero w grudniu 2021 r. Zbudowany za 11,2 mln zł dworzec przez ponad rok stał za płotem.

– Aktualizacje harmonogramu inwestycji zostały wprowadzone na skutek uzgodnień z zarządcą drogi w zakresie organizacji ruchu, a także z dłuższego niż pierwotnie zakładano czasu wykonania nowego przyłącza elektroenergetycznego – tłumaczy Jurewicz. Spółka PKP Energetyka wyjaśnia, że nie jest winna opóźnieniu: – Prace przyłączeniowe, za które odpowiedzialna była PKP Energetyka, zostały wykonane wcześniej niż zakładały to terminy zapisane w umowie z PKP – mówi Michał Grobelny ze spółki

energetycznej. – Natomiast kluczowe decyzje leżące po stronie inwestora – podpisanie umowy przyłączeniowej, wniesienie opłaty przyłączeniowej i zawarcie umowy na sprzedaż energii – opóźniły się o 16 miesięcy.

Kolejny innowacyjny dworzec systemowy typu indywidualnego stanąć ma w Tłuszczu – tuż obok istniejącego dworca, który PKP chciałoby sprzedać albo wynająć. Obecnie powstaje dokumentacja projektowa nowego obiektu. – Bezpośrednio po zakończeniu prac nad nią ogłosimy przetarg na wybór wykonawcy prac budowlanych – informuje Jurewicz. – Całość zadania planujemy zakończyć do końca 2023 r.

Jak dotąd jeszcze żadnego innowacyjnego dworca systemowego w ramach programu na lata 2016-2023 nie udało się otworzyć w terminie. Poślizgami dotknięte są też w pełni zestandaryzowane obiekty typów A i B.

Problemy przed, problemy po

W styczniu i sierpniu 2019 r., PKP zawarło dwie duże umowy na budowę dworców typów A i B w różnych regionach Polski. Kontrakty te obejmują budowę obiektów na ośmiu stacjach i przystankach Mazowsza: Barchów, Dobczyn, Chrzesne, Przetycz, Dębe Wielkie, Garwolin, Łaskarzew Przystanek i Kornelin. Siedem z nich leży na terenie powiatów, którymi rządzą starostowie z PiS. Tak się składa, że w centrali PKP budowę dworców systemowych koordynuje biuro inwestycji, którego dyrektorem jest Wojciech Zablocki, działacz PiS i z ramienia tej partii radny sejmiku województwa mazowieckiego.

Wszystkie pawilony miały zostać otwarte w 2020 r., ale w żadnym przypadku terminu tego nie udało się dotrzymać. Jak przekonuje Agnieszka Jurewicz z PKP, sam etap budowy innowacyjnych dworców systemowych trwa około rok, a opóźnienia wynikają głównie z przeciągających się procedur na etapie przygotowania inwestycji: – Jest to związane ze skomplikowanymi uzgodnieniami ze spółkami kolejowymi, długotrwałym procesem wydawania decyzji o ustaleniu ►

► lokalizacji inwestycji celu publicznego czy pozwoleń na budowę.

Problemy pojawiają się również po skończeniu prac budowlanych: gotowe obiekty miesiącami czekają na oddanie do użytku. Także w tym przypadku PKP tłumaczy się wydłużającym się czasem wykonania przyłączy elektroenergetycznych, zaś spółka PKP Energetyka zapewnia, że problem nie leży po jej stronie.

– Nowe przyłącza są niezbędne do przeprowadzenia rozruchu nowoczesnych urządzeń i instalacji zamontowanych na dworcach, a w konsekwencji do uzyskania zgód na użytkowanie i dokonanie odbiorów – mówi Jurewicz. I deklaruje: – Planujemy, że do otwarcia dworców Barchów, Chrzęsne, Dobczyn, Garwolin, Kornelin i Łaskarzew dojdzie w pierwszej połowie 2022 r.

Dziwny dworzec obok pięknego

PKP miało nadzieję, że przed końcem 2021 r. zostanie oddany do użytku dworzec systemowy na przystanku Dębe Wielkie. Tego terminu – i tak zakładającego roczne opóźnienie – nie udało się dotrzymać.

Wójt gminy Dębe Wielkie Krzysztof Kalinowski w ostatnich latach kilkakrotnie próbował przekonać PKP, że nowy dworzec jest potrzebny przede wszystkim na sąsiednim przystanku Nowe Dębe Wielkie, gdzie nie ma żadnego obiektu, a liczba wsiadających i wysiadających jest większa. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2019 r., z położonego bliżej centrum miejscowości przystanku Nowe Dębe Wielkie korzysta 1000-1500 osób na dobę, podczas gdy z przystanku Dębe Wielkie (zlokalizowanego w sąsiedniej wsi Aleksandrówka) 500-699 osób.

Gdy więc na przystanku Nowe Dębe Wielkie nie ma i nadal nie będzie budynku dworcowego, to na przystanku Dębe Wielkie nowy pawilon stanął obok zabytkowego dworca z 1918 r., którego PKP postanowiło nie remontować.

Podobna sytuacja ma miejsce w Nowym Tomysłu w Wielkopolsce oraz w Sadurkach i Kaniem na Lubelszczyźnie, gdzie PKP, nie mając pomysłu na istniejące obiekty, podjęło decyzję o wybudowaniu obok nich dworców systemowych. – Dlaczego PKP decyduje się na to, żeby zbudować jakiś modułowy, dziwny dworzec niedaleko tego pięknego dworca i nie podejmuje się jego modernizacji – mówi w 2018 r. Radiu Lublin ówczesny burmistrz miasta i gminy Nałęczów Andrzej Ćwiek o drewnianym dworcu w Sadurkach, otwartym w 1877 r. wraz z uruchomieniem Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej.

Pęd do stawiania innowacyjnych dworców systemowych obok historycznych budynków o tyle może dziwić, że PKP może przecież pochwalić się sukcesami w renowacji historycznych dworców. W ramach programu inwestycji dworcowych na lata 2016-2023 kompleksowo wyremontowano zabytkowe dworce w Radymnie, Szepietowie czy Jabłoni Kościelnej. Koszt remontu każdego z tych niewielkich obiektów wyniósł od 4 mln zł do 6 mln zł, co wcale nie odbiega od ceny postawienia zestandaryzowanego pawilonu. Na przykład koszt budowy innowacyjnego



● Przystanek kolejowy Dębe Wielkie na linii Warszawa – Siedlce: innowacyjny dworzec systemowy (typu B) i na dalszym planie zamknięty zabytkowy budynek dworcowy.

dworca systemowego w Chrzęsnem to 5,3 mln zł, a w Łaskarzewie to 4,9 mln zł.

W przypadku większych innowacyjnych dworców systemowych typu indywidualnego koszty znacznie przekraczają 10 mln zł. Najwięcej, bo ponad 17,5 mln zł, pochłonęła budowa obiektu w Nidzicy. Dla porównania kompleksowy remont podobnej wielkości zabytkowego dworca w Mrozach kosztował 10,5 mln zł.

Nowy, ale gorszy

W Barchowie na otwarcie czeka innowacyjny dworzec systemowy za 3,6 mln zł. Niższa cena wynika z uboższej wersji obiektu – to typ A bez lokalu handlowego oraz bez zamykanej poczekalni, a jedynie z otwartą wiatą dogrzewaną promiennikami ciepła. Stał on na miejscu małego dworca z poczekalnią, który w 1974 r. wybudowali mieszkańcy w ramach czynu społecznego.

Dworzec systemowy typu A od listopada 2021 r. działa na małopolskim przystanku Biadolina, gdzie zastąpił pawilon z czasów PRL. Nowego obiektu pasażerowie wcale nie przyjęli z zadowoleniem: „Do niedawna na pociąg czekali w starym, obskurnym dworcu. Gdy kolej zapowiedziała budowę nowego, miejscowi cieszyli się, że zyskają obiekt na miarę XXI wieku. Entuzjazm opadł jednak, gdy zobaczyli finalną wersję nowego dworca. W osłupienie sprawiło ich to, że obiekt nie ma zamkniętej poczekalni” – pisała „Gazeta Krakowska”, dodając, że w podgrzewanej wiacie są tylko cztery miejsca do siedzenia.

Zmiana koncepcji

W województwie mazowieckim obiekt skromnego typu A ma zostać otwarty także na stacji Przetycz. Pierwotnie miało to nastąpić wiosną 2020 r. – Planujemy, że otwarcie dworca Przetycz nastąpi do końca 2022 r. – mówi Agnieszka Jurewicz. To ponad dwuletnie opóźnienie wynika z tego, że planowane umiejscowienie obiektu kolidowało z założeniami wytyczenia linią Tłuszcz – Ostrołęka szprychy prowadzącej z Centralnego Portu Komunikacyjnego na Kurpie i Mazury. – Konieczna była zmiana lokalizacji budowy dworca, co wymusiło



● Skromne obiekty bez poczekalni (typu A) nie są dobrze przyjmowane przez pasażerów. Barchów na linii Warszawa – Małkinia.

wykonanie dodatkowych robót związanych choćby z usunięciem kolizji z sieciami podziemnymi i innymi elementami infrastruktury w nowych lokalizacjach – wyjaśnia Jurewicz, dodając, że podobny problem pojawił się również w Dobczynie. W tym przypadku PKP podjęło decyzję o uwzględnieniu zamierzeń swojej córki – PKP Polskie Linie Kolejowe przewidujących rozbudowę odcinka Wołomin – Tłuszcz z dwóch do czterech torów.

Z kolei ze względu na koncepcję budowy dodatkowej pary torów od Warszawy do Mińska Mazowieckiego doszło do wycofania się PKP z zawartej w sierpniu 2019 r. umowy na budowę dworca systemowego na przystanku Wrzosów. Aktualnie PKP myśli o drugim podejściu do tego przedsięwzięcia, tak by uwzględnić rezerwę pod dodatkowe tory: – Ponowny przetarg na realizację niniejszego zadania planujemy ogłosić w 2022 r., a całość inwestycji zakończyć do końca 2023 r. – mówi Agnieszka Jurewicz.

Do zmiany koncepcji doszło również w Żąbkach – PKP podjęło decyzję, aby zamiast budowy nowego obiektu, wyremontować zlokalizowany na peronie zabytkowy budynek z poczekalnią i kasą biletową, który powstał w ramach elektryfikacji linii Warszawa Wileńska – Tłuszcz w 1952 r. i jest już ostatnim zachowanym powojennym następcą skrzydlatych wiat z lat 30. znanych z linii otwockiej. Wyceniany na 4,5 mln zł remont peronowego budynku w Żąbkach ma zostać przeprowadzony do końca 2023 r.

KAROL TRAMMER

WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Choć na wsi, to miastowe

Niemalą rolę w ujednoczeniu Polski miały stawiane w pewnym okresie dziejów PRL bloki mieszkalne dla pracowników PGR. O ile wcześniej różne rejony kraju miały różne, dla siebie charakterystyczne, typy chałup, to owe bloczki – modernistyczne, nowoczesne, choć na wsi, to miastowe – stawiano wszędzie takie same. A obywatel, gdzie nie pojechał, czuł się po prostu u siebie w Polsce, a nie w jakiejś odrębnej, ciut obcej dzielnicy kraju. Byłem raz świadkiem, kiedy kuracjusz w miejscu odległym o dobre 500 kilometrów od jego domu w bloku PGR, wtargnął po wodce do lokalu w bloku PGR w tym uzdrowisku, gdzie się kurował, awanturując się, że jacyś obcy zajęli mu mieszkanie.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Łużyce”

Warszawa Wschodnia – Zgorzelec

Pociąg „Łużyce” swoją 572-kilometrową trasę z Warszawy kończy na stacji w Zgorzelsku, tuż przed mostem nad Nysą Łużycką. Rzeka ta, która od 1945 r. stanowi granicę między Polską a Niemcami, jednocześnie spina Łużyce. Kraina rozciąga się między Bobrem a Łabą, sięgając od Sudetów niemal aż po Berlin. W Polsce największe miasta Łużyc to – obok Zgorzelska – Lubań, Żary, Żagań, Lubsko czy Gubin. W Niemczech po zjednoczeniu kraju w 1990 r. słowiańska mniejszość rdzennie zamieszkująca tę część kraju – Serbołużyczanie – domagała się stworzenia jednego landu obejmującego całą niemiecką część Łużyc. Ostatecznie Dolne Łużyce znalazły się w Brandenburgii, a Górne Łużyce w Saksonii. Po polskiej stronie też istnieje podział: Górne Łużyce leżą w granicach województwa dolnośląskiego, a Dolne Łużyce województwa lubuskiego. O ile jednak w Polsce Łużyce są krainą właściwie tylko historyczną, o tyle w Niemczech mniejszość serbołużyczka liczy około 60 tys. osób, a nazwy miejscowości są dwujęzyczne: przykładowo Bautzen to Budyšin, Cottbus to Chóśebuz, Hoyerswerda to Wojerecy, a Weißwasser to Běla Woda. W latach 2008-2017 Serbołużyczanin – Stanisław Tilich – był nawet premierem Saksonii. Dużym osłabieniem dla społeczności serbołużyczkiej był rozwój odkrywkowego górnictwa węgla brunatnego, przez co zlikwidowano wiele łużyckich wsi, a ich mieszkańców przesiedlono. Stąd wzięło się łużyckie powiedzenie: „Bóg stworzył Łużyce, a diabeł umieścił pod nimi węgiel”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Przebudowa polskiego odcinka Rail Baltica przyniesie korzyści nie tylko podróżnym, ale również przedsiębiorcom i kierowcom. Kolej stanie się atrakcyjną, ekologiczną alternatywą dla transportu drogowego, również w przypadku przewozu towarów. Dzięki temu możliwe będą zmniejszenie korków na lokalnych drogach i redukcja emisji CO₂ do atmosfery”

Źródło: miesięcznik „Infrator”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Pociąg do Wiednia, całkiem zapełniony, pędził na nowym odcinku. Jechał tak szybko, że prawie niczego nie dało się dostrzec. Z wyjątkiem zaśnieżonych gór widocznych w oddali. Winterbergowi trasa nie przypadła do gustu. Powiedział, że wolał pojechać przez Krems, z przesiadką w St. Pölten, ale kobieta w okienku w Linzu go nie zrozumiała. Zapytała go kilka razy, dlaczego chce nadłożyć drogi, skoro dzisiaj pociągi do Wiednia jadą szybko i wygodnie nową trasą. Winterberg usiłował jej to wytłumaczyć. Na początku jeszcze zupełnie spokojnie, potem, niestety, już nie tak spokojnie, a na koniec całkiem stracił nad sobą panowanie. Zaczął się trząść i krzyczeć, że jest mu obojętne, czy dotrze do Wiednia dziesięć minut wcześniej, czy później, Wiedeń mu nie ucieknie, Wiedeń od stuleci stoi tam, gdzie stoi i gdzie będzie stał za kolejne sto lat”.

Jaroslav Rudiš*, „Ostatnia podróż Winterberga”
(tłumaczenie Małgorzata Gralińska)

*urodzony w 1972 r. w Turnovie czeski pisarz i scenarzysta, pisze sztuki teatralne, zbiera stare rozkłady jazdy i mapy kolejowe