

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



SYTUACJA GRANICZNA

MOBILNOŚĆ

Pasażerów dużo, pasażerów mało

342,2 mln – tyle podróży polską koleją zrealizowali pasażerowie w 2022 r. Część przewoźników w ubiegłym roku osiągnęła rekordowe wyniki. Wśród nich jest spółka PKP Intercity, z którą podróźni odbyli 59 mln przejazdów.

W analizie podsumowującej 2022 r. Urząd Transportu Kolejowego podkreśla, że udało się odbudować przewozy do poziomu sprzed epidemii koronawirusa (335,9 mln podróży w 2019 r.). Urząd wskazuje na takie czynniki jak zniesienie obostrzeń sanitarnych czy wzrost cen paliw, który skłonił jeżdżących samochodami do przesiadki na kolej. Na wielkość przewozów wpłynęła również rosyjska agresja na Ukrainę: „Kolej obsługiwała dużą grupę uchodźców uciekających przed wojną” – czytamy w analizie UTK. Spółka PKP Intercity podaje, że w jej zeszlorocznym wyniku zawiera się 2,4 mln bezpłatnych przejazdów, które uchodźcom z Ukrainy przysługiwały do końca czerwca 2022 r. Jak wynika z danych Polskiego Funduszu Rozwoju, pod koniec 2022 r. przebywało w Polsce 950 tys. Ukraińców, którzy opuścili swój kraj po 24 lutego 2022 r. Większa liczba osób mieszkających w Polsce przekłada się na większą liczbę osób podróżujących pociągami.

Wzrost liczby pasażerów względem 2019 r. odnotowały też Koleje Małopolskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz Łódzka Kolej Aglomeracyjna – wszystkie te spółki w 2022 r. uzyskały najlepsze wyniki od swojego powstania. To rezultat między innymi rozbudowy sieci połączeń. Koleje Dolnośląskie, które od 2019 do 2022 r. poprawiły swój wynik z 14,1 mln do 16 mln zrealizowanych podróży, przez ten czas uruchomiły połączenia do Lubina, Bielawy oraz na trasach Wrocław – Sobótka – Świdnica i Wrocław – Dobrzykowice – Jelcz-Laskowice. Od 2019 r. Koleje Wielkopolskie na trasach Poznań – Leszno – Rawicz i Poznań – Piła przejęły obsługę większości połączeń od Polregio. Z kolei ŁKA przejęła połączenia na trasach z Łodzi do Tomaszowa Mazowieckiego i Radomska. W takich sytuacjach spółki samorządowe zyskują nowych pasażerów, ale jednocześnie traci ich Polregio. Ten ogólnokrajowy przewoźnik od 2019 do 2022 r. zanotował spadek liczby zrealizowanych podróży z 88,9 mln do 87,2 mln. Spółka ta – z którą do 2012 r. pasażerowie odbywali co najmniej 100 mln podróży rocznie – nadal jednak jest przewoźnikiem wożącym najwięcej pasażerów.

Drugie miejsce zajmują Koleje Mazowieckie, których pociągami pasażerowie w 2022 r. odbyli 59,1 mln podróży. – *Obecne wyniki przewozowe są najlepszym dowodem na to, że rozwój spółki przynosi wymierne efekty* – mówi prezes Robert Stepien, choć akurat ten przewoźnik nie tylko nie pobił swojego rekordu (63,2 mln podróży w 2015 r.), ale też nie osiągnął lepszego wyniku niż przed epidemią (62,1 mln podróży w 2019 r.). Nie udało się to również stołecznej Szybkiej Kolei Miejskiej i Warszawskiej Kolei Dojazdowej, których wyniki są o prawie jedną czwartą gorsze niż przed epidemią. W 2022 r. pasażerowie odbyli pociągami SKM 17,8 mln przejazdów (w 2019 r. 22 mln), a pociągami WKD 6,7 mln przejazdów (w 2019 r. 8,8 mln).

Jednym z czynników ograniczających zaufanie pasażerów do kolei na Mazowszu jest przebudowa stacji Warszawa Zachodnia, co wywołuje zmiany godzin kursowania i tras pociągów, a także powtarzające się nieprzewidziane zakłócenia w ruchu. Na nienajlepsze wyniki spółek z województwa mazowieckiego wpłynęła także praca zdalna, która upowszechniła się podczas epidemii. O ile w skali całego kraju, według danych Głównego Urzędu Statystycznego za wrzesień 2022 r., zdalnie swoje obowiązki wykonywało tylko 3,4% pracowników, o tyle w aglomeracji warszawskiej z domu pracowało 10,2% zatrudnionych.

Ministerstwo Infrastruktury szczeni się tym, że 342,2 mln podróży stanowi najlepszy wynik w XXI wieku: – *Rekordowe wyniki w 2022 r. to rezultat konsekwentnie realizowanej przez nas polityki transportowej: inwestycji na liniach kolejowych, modernizacji i zakupu taboru, ale także rozwoju nowych kanałów sprzedaży biletów* – oznajmił minister Andrzej Adamczyk. Przewozy wciąż są mniejsze niż w 2000 r., kiedy sejm uchwalił ustawę o restrukturyzacji PKP, która zakończyła funkcjonowanie kolei w ramach jednego przedsiębiorstwa. W 2000 r. – choć przełom XX i XXI wieku był okresem masowych cięć połączeń i dramatycznego niedoinwestowania kolei – pasażerowie odbyli pociągami 360,7 mln podróży. Wyzwaniem na 2023 r. jest więc pobicie wyniku sprzed ponad dwóch dekad. ●



● Pociąg WKD na nowo wybudowanym drugim torze między Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim. Przystanek Brzózki.

MODERNIZACJE

WKD na nowym torze

Od 20 lutego 2023 r. pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej jeżdżą między Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim po nowo zbudowanym torze. Prace zaczęły się w maju 2022 r. i trwały dziewięć miesięcy. To jednak nie koniec rozbudowy odcinka o długości 7,5 km do ciągu dwutorowego. Wykonująca prace firma Intop przystępuje teraz do wymiany pierwszego toru. Ten etap robót ma potrwać do grudnia 2023 r.

Wymogiem spółki WKD wobec wykonawcy jest to, żeby prace na odcinku Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki nie powodowały przerw w ruchu dłuższych niż 72 godz. W czasie tych maksymalnie trzydniowych zamknięć składów nie zjeżdżały do zaplecza technicznego w Grodzisku Mazowieckim, lecz były odstawiane na noc na stacjach Warszawa Śródmieście WKD, Komorów i Podkowa Leśna Główna. Gdyby zamknięcia trwały dłużej, niemożliwe byłoby wykonywanie przeglądów taboru w obowiązujących cyklach. Wymóg pozostaje aktualny także podczas drugiego etapu inwestycji, który obejmie między innymi wymianę rozjazdów prowadzących na stację postojową oraz przebudowę stacji Podkowa Leśna Główna.

W ramach dotychczasowych prac przebudowano stację Grodzisk Mazowiecki Radońska, zwiększając liczbę krawędzi peronowych z dwóch do trzech. Jest to przygotowanie do zwiększenia ruchu. Po zakończeniu inwestycji pociągi WKD z Grodziska Mazowieckiego mają wyruszać do Warszawy nawet cztery razy na godzinę (przed rozbudową odjeżdżały dwa razy na godzinę w szczycie i raz na godzinę poza szczytem). Przy okazji zwiększyć ma się również liczba połączeń w relacji Warszawa Śródmieście WKD – Milanówek Grudów, choć odnoga z Podkowy Leśnej do Milanówka pozostanie jednotorowa.

Koszt całej inwestycji wynosi 150 mln zł. Spółka WKD składając wniosek o unijne dofinansowanie do inwestycji zobowiązała się, że jej efektem będzie zwiększenie liczby pasażerów. Rocznie pociągami WKD realizowanych ma być dodatkowo 1,4 mln podróży – zakładany jest więc wzrost o 20% w stosunku do wyniku przewozowego za 2022 r., kiedy to pasażerowie pociągami WKD odbyli 6,7 mln przejazdów. ●



● Przebudowana stacja Grodzisk Mazowiecki Radońska.



• Nowa bocznicą kolejową do składu wojskowego w Puszczy Mariańskiej.

INFRASTRUKTURA

Kolejowa potrzeba wojska

W Puszczy Mariańskiej na południowym zachodzie województwa mazowieckiego powstaje zupełnie nowy odcinek sieci kolejowej. Końca dobiega budowa bocznic do składu paliw funkcjonującego w ramach 2. Regionalnej Bazy Materiałowej Wojska Polskiego (baza odpowiada za zaopatrywanie jednostek wojskowych). Bocznicą o długości 1,6 km powstaje ze względu na rozbudowę składu, w efekcie której zwiększą się jego potrzeby transportowe.

Teraz konieczne będzie podłączenie bocznic do linii kolejowej Skierniewice – Łuków. Bocznicą włączy się do nieczynnego od 2001 r. jej drugiego toru, w związku z czym został on wyremontowany na 1,3-kilometrowym odcinku od punktu styku z bocznicą do najbliższej stacji Puszcza Mariańska. – *Zakres prac obejmował wymianę podkładów, wymianę podrozeżdnic rozjazdu na stacji, wymianę i oczyszczenie tłuczni oraz podbicie toru* – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. •

TARYFA

Wycieczka po bilet

Koleje Mazowieckie nie dają swoim pasażerom możliwości zakupu biletów dobowych, tygodniowych czy miesięcznych u drużyn konduktorskich w pociągach. Bilety okresowe można nabyć wyłącznie w kasach, automatach biletowych i przez internet.

Na przykład na linii Nasielsk – Sierpc osoby, które nie korzystają z zakupów przez internet, mogą kupić bilety okresowe tylko na stacjach Sierpc (biletomat) i Nasielsk (kasa i biletomat). Na stacjach i przystankach pośrednich takiej możliwości nie ma. Oznacza to, że osoba dojeżdżająca z Raciąża do Płońska musi w celu zakupu biletu miesięcznego specjalnie wybrać się aż na stację Nasielsk. W przypadku linii Ostrołęka – Tuszcz bilety okresowe można kupić jedynie w Wyszkuwie (kasa) i Tuszczu (kasa i biletomat). Na linii Radom – Dęblin jedyną stacją pośrednią, na której można kupić bilet miesięczny, jest Garbatka-Letnisko.

– *Decyzja o niesprzedawaniu biletów okresowych w pociągach wynika z faktu, że do wydruku tego typu biletów musi zostać wykorzystany odpowiedni papier, gwarantujący trwałość nadruku, którego nie ma możliwości zastosować w kasach mobilnych posiadanych przez spółkę* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – *Podstawowym zadaniem drużyny konduktorskiej jest dbałość o bezpieczeństwo podróżnych. Natomiast odprawa pasażerów również jest funkcją ważną, ale drugorzędną.*

U innych przewoźników – takich jak Polregio, Koleje Dolnośląskie i Koleje Wielkopolskie – bilety okresowe można kupić w pociągu. •

ŁUDZIE

Spółka-córka i córka prezesa

Tylko przez nieco ponad tydzień prezesem Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego była Aleksandra Merchel-Koter. To córka Ireneusza Merchela, prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wykonująca remonty i modernizacje linii kolejowych firma PPMT jest spółką-córką PKP PLK.

Ireneusz Merchel prezesem spółki PKP PLK jest od marca 2016 r. Pół roku później, w październiku 2016 r., została w niej zatrudniona Aleksandra Merchel-Koter. Karierę w spółce kierowanej przez swojego ojca rozpoczęła od stanowiska kierownika kontraktu w gdańskim oddziale Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. We wrześniu 2019 r. została dyrektorem projektu. Merchel-Koter najpierw jako kierownik, a potem jako dyrektor odpowiadała za modernizację linii Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia. Jest to jedna z najbardziej opóźnionych inwestycji spółki PKP PLK. Na początku 2017 r. Ministerstwo Infrastruktury informowało, że projekt modernizacji powstanie do 2019 r., a prace budowlane zostaną zrealizowane w latach 2020-2022. Dziś spółka PKP PLK deklaruje, że modernizacja skończy się dopiero w 2027 r.

O tym, że Aleksandra Merchel-Koter z dniem 21 lutego 2023 r. została prezeską PPMT jako pierwszy poinformował portal Rynek Kolejowy. Po kilku godzinach z artykułu zniknęło kluczowe zdanie: „Jest córką prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela”. Jednocześnie redaktor naczelny portalu Łukasz Malinowski skasował odsyłający do tekstu swój wpis na portalu Twitter: „Spółka PPM-T z grupy PKP PLK ma nową prezeskę. W wyniku konkursu została nią Aleksandra Merchel-Koter, córka prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela”. Formą nacisku na portal Rynek Kolejowy mogło być wykupienie przez spółkę PKP PLK artykułu sponsorowanego pod tytułem „Elektryfikacja linii kolejowej Elk – Giżycko zapewni szybki i sprawny transport koleją” – propagandowy materiał ukazał się dwa dni po usunięciu z łamów portalu informacji, że nowa prezeska Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego jest córką prezesa PKP PLK.

Kwestii nepotyzmu nie udało się już wyciszyć – zdążyły zająć się nią inne media: między innymi portal Money.pl i telewizja TVN24, w której tak całą sprawę tłumaczyła Magdalena Janus z zespołu prasowego PKP PLK: – *Spółka-matka nie brała udziału w żadnym z etapów prowadzonego postępowania kwalifikacyjnego, jak również nie podejmowała jakichkolwiek decyzji w tym zakresie. Członkowie zarządów spółek zależnych są powoływani i odwoływani przez radę nadzorczą danej spółki zależnej.*

Przedstawicielka PKP PLK przemilczała fakt, że w radzie nadzorczej PPMT zasiadają pracownicy PKP PLK, którzy są podwładnymi prezesa Ireneusza Merchela: szefowa biura komunikacji i promocji w centrali PKP PLK Magdalena Grobel oraz dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach Grzegorz Łukasik.

1 marca 2023 r. Merchel-Koter rozesłała mediom oświadczenie, w którym poinformowała, że chcąc chronić imię swojego ojca, zrezygnowała ze stanowiska prezesa Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego: „Ubolewam, że przesłanki pozamerytoryczne oraz chęć szykanowania mnie okazały się przesądzające w ocenie mojej drogi zawodowej”. •

TABOR

Kolejom Mazowieckim taboru (nie) brakuje

Koleje Mazowieckie wypożyczyły Kolejom Śląskim dwa składy EN57AKM (o numerach 1564 i 1572), które przeszły gruntowną modernizację w 2009 r. Mają one kursować po województwie śląskim do końca czerwca 2023 r., ale w umowie przewidziano możliwość jej przedłużenia na kolejne półrocze. – *Dzierżawa powyższych pojazdów nie skutkuje problemami z dostępnością taboru* – zapewnia Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – *Dzięki dostawom kolejnych elektrycznych zespołów trakcyjnych ER160 Flirt zwiększa się liczba pojazdów posiadanych przez Koleje Mazowieckie.*

Brak taboru bywa jednak podawany jako powód uniemożliwiający Kolejom Mazowieckim rozwijanie oferty przewozowej. Gdy pod koniec 2022 r. dwumiesięcznik „Z Biegami Szybnic” pytał, co stoi na przeszkodzie uruchomienia więcej niż tylko jednego dziennie pociągu w relacji Płock – Warszawa, Marta Milewska z samorządu województwa odparła: – *Koleje Mazowieckie nie dysponują wystarczającą ilością taboru w celu zapewnienia dodatkowych połączeń.*

W sprawie ceny dzierżawy Koleje Mazowieckie odesłały nas do Kolei Śląskich, jednak ich rzecznik prasowy Maciej Zaremba odmówił udzielenia odpowiedzi. – *Kwestie finansowe są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.* •

Kurpie od likwidacji w czerwcu 2001 r. połączeń między Ostrołką a Szczytnem stały się jedną z większych białych plam na kolejowej mapie Polski. Z liczącej 1,9 tys. mieszkańców wsi gminnej Jednoróżec do najbliższych czynnych stacji, w Ostrołęce albo Ciechanowie, jest ponad 40 km. Ale już wkrótce na Kurpie wrócą pociągi.

– *Uruchomienie połączeń na odcinku Ostrołęka – Chorzele planowane jest od 11 czerwca 2023 r. Mieszkańcy otrzymają osiem par pociągów: siedem będzie kursować od poniedziałku do niedzieli, jedna natomiast od poniedziałku do piątku. Do obsługi linii planujemy skierować autobusy szynowe VT627 – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Przejazd z Chorzel do Ostrołki trwać ma 46 min. Przed likwidacją połączeń pokonanie tego 56-kilometrowego odcinka zajmowało aż 1 godz. 37 min.*

Przyciągnąć pasażerów

W marcu 2000 r., nieco ponad rok przed likwidacją połączeń, Dyrekcja Przewozów Pasażerskich PKP informowała, że na linii Ostrołęka – Szczytno wykonywanych jest 770 podróży na dobę. Wówczas jeszcze wszystkie cztery pociągi jeździły z Ostrołki bezpośrednio do Olsztyna. Wkrótce jednak zaczął się ostatni etap wygaszania popytu. Zmniejszono liczbę połączeń, skracając ich relacje do Szczytna i ustalając nieatrakcyjne godziny kursowania: jeden z dwóch na dobę pociągów ruszał z Ostrołki o 2:42 w nocy.

Czy po ponad dwóch dekadach od wygaszenia popytu i zlikwidowania połączeń uda się przekonać mieszkańców Kurpi do pociągów? Wstępny rozkład jazdy zakłada, że pociągi do Ostrołki mają odjeżdżać z Chorzel o 5:27, 6:27, 8:40, 11:14, 14:30, 16:54, 18:38 i 20:40. Choć planowana przez Koleje Mazowieckie oferta przewozowa jest dość atrakcyjna, to przyciągnięcie pasażerów będzie sporym wyzwaniem. Linia będzie oddaleniem od większych miejscowości. Z wsi gminnych Jednoróżec i Baranowo do najbliższych stacji jest około 7 km. Nawet w Ostrołęce i Chorzelach stacje zlokalizowane są 4-5 km od centrów miast.

W Chorzelach zwracają uwagę, że mieszkańcy mogłyby skusić atrakcyjne połączenia ze stolicą: – *Szansą może być bezpośredni pociąg do Warszawy jadący 120-150 min., ale nie jestem pewien, czy to jest w ogóle możliwe* – mówi dr Michał Wiśnicki, prezes Towarzystwa Przyjaciół Chorzel i przewodniczący chorzelskiej rady miejskiej.

Pasażerowie chcący dojechać z Kurpi do Warszawy będą musieli dwa razy się przesiadać: nie tylko w Ostrołęce, ale także w Tuszczu. Rykoszetem odbije się na nich podejście Kolei Mazowieckich, które uparcie wzbraniają się przed oparciem oferty na bezpośrednich połączeniach poprzez scalenie relacji pociągów Ostrołęka – Tuszcz i Tuszcz – Warszawa.

Kierunek Warmia i Mazury

Istotnym kierunkiem dojazdów z Kurpi jest też województwo warmińsko-mazurskie. – *W PRL często korzystaliśmy z pociągów na Mazury. Dzisiaj jesteśmy w kompletnie innej*

Sytuacja graniczna

Koleje Mazowieckie na czerwiec zapowiedziały reaktywację połączeń z Ostrołki do Chorzel. A kiedy pociągi dojadą do Szczytna i Olsztyna?



• *Przywrócona do życia i zmodernizowana stacja Chorzele czeka na wznowienie połączeń.*

rzeczywistości. Żeby pociąg był atrakcyjną alternatywą, musi być blisko nas, szybki i często kursujący. Żaden z tych warunków nie będzie spełniony w najbliższym czasie – mówi Wiśnicki, lecz dodaje: – W samych Chorzelach jest grono osób, które studiuje w Olsztynie, mają rodziny w Szczytnie czy dojeżdżają do Ikea do Wielbarka do pracy. Zatem jest potencjalna grupa osób, które mogłaby skorzystać z oferty kolejowej.

W mazurskim Wielbarku, tuż obok stacji, działa fabryka mebli Ikea, zatrudniająca ponad 1 tys. osób. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 r., z gminy miejsko-wiejskiej Chorzele 285 osób dojeżdżało do pracy w Wielbarku – leżące na Mazurach miasto jest głównym kierunkiem dojazdów do pracy z rejonu Chorzel. Obecnie ludzie docierają do pracy samochodami i autobusem, który zapewnia Ikea.

Województwo warmińsko-mazurskie to również częsty wybór młodych ludzi z kurpiowskich miejscowości. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Janusza Hellera i Marcina Bogdańskiego, w 2012 r. na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurski zdawało 26% 19-latków z powiatu ostrołęckiego, 37% z powiatu przasnyskiego i 41% z Ostrołki. W 2009 r. Mikołaj Herbst w kwartalniku „Studia Regionalne i Lokalne” wskazywał, że „maturzyści z północnych krańców województwa mazowieckiego częściej niż w Warszawie decydują się studiować w Olsztynie”. Wszak na Kurpiach najbliższy uniwersytet to olsztyńska uczelnia.

Wreszcie Olsztyn jest węzłem kolejowym, który dla Ostrołki i okolic może stanowić bramę do całej północnej Polski. Pod tym jednak warunkiem, że pociągi z Ostrołki dojadą do Olsztyna. A przynajmniej na razie

nie tylko nie dotrą do Olsztyna, ale w ogóle nie wjadą na teren województwa warmińsko-mazurskiego. Tego kierunku podczas procesu inwestycyjnego nie brano pod uwagę.

80 km/h, czyli 0 km/h

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 inwestycję przewidziano jedynie na odcinku od Ostrołki do Chorzel, czyli do ostatniej stacji przed granicą województwa. Magazyn „Z Biegiem Szyn” zwracał uwagę na ten problem trzy lata temu: „Największym problemem rewitalizacji linii Ostrołęka – Szczytno jest brak powiązania zbliżającej się odbudowy odcinka z Ostrołki do Chorzel z odcinkiem na terenie województwa warmińsko-mazurskiego” – pisaliśmy po tym, gdy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w lipcu 2019 r. zleciła rewitalizację odcinka po mazowieckiej stronie.

W województwie warmińsko-mazurskim linię zmodernizowano na liczącym 10 km odcinku od Szczytna do Szyman, gdzie odchodzi zbudowana w 2016 r. odnoga do portu lotniczego Olsztyn-Mazury. Na trasie z lotniska do Szczytna i dalej do Olsztyna pociągi osiągną prędkość 100-110 km/h.

Słabe ogniwo to 26-kilometrowy odcinek Szymany – Wielbark – Chorzele. Między Szymanami a Wielbarkiem maksymalna prędkość to 60 km/h, odbywa się tu niewielki ruch towarowy. W 2013 r. na prośbę Ikea uruchomiono też połączenia pasażerskie, aby zapewnić dojazd pracownikom ze Szczytna. Rozkład jazdy nie został jednak dopasowany do godzin pracy w zakładzie, pociągi nie zdobyły więc popularności i po zaledwie kilku miesiącach zostały zlikwidowane.

Z kolei na samej granicy regionów – ►

► między Wielbarkiem a Chorzelami – obowiązuje prędkość 0 km/h. W terminologii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe znaczy to, że odcinek nie nadaje się do regularnego ruchu. O tyle jest to zaskakujące, że w latach 2015-2016 wykonano remont, którego efektem – według dokumentacji przetargowej – miało być wprowadzenie prędkości 80 km/h. Prace miały umożliwić dojazd składów towarowych do strefy gospodarczej w Chorzelach. Choć na teren inwestycyjny wydano dziesiątki milionów (w tym na budowę dużego układu bocznicy kolejowych), to wciąż nie powstał tu żaden zakład.

– Po zakończeniu prac na odcinku Chorzele – Wielbark jedyne jazdy związane były z dowozem materiałów na modernizację odcinka Chorzele – Ostrołęka – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. W czasie realizacji tych przewozów doszło do dwóch wykolejeń, co każe sądzić, że remont sprzed kilku lat nie zapewnił należytego stanu infrastruktury.

Powrót na mapę

W lutym 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziała kolejne podejście do poprawy stanu odcinka spajającego województwa. W zakres robót wejść ma remont mostów i przepustów, wymiana podkładów, regulacja toru oraz renowacja peronów. – Dzięki pracom po ponad 20 latach ponownie udostępniemy całą linię do pasażerskich przewozów między Ostrołęką a Szczytnem – zapowiedział prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. – Remont odcinka Wielbark – Chorzele oraz realizowana obecnie modernizacja linii Chorzele – Ostrołęka przywróci na kolejową mapę połączenie między województwem warmińsko-mazurskim a mazowieckim.

Według zapowiedzi PKP PLK, odcinek stanie się przejezdny we wrześniu 2023 r., a pociągi będą mogły na nim osiągać 60 km/h. Jakubowski zastrzega jednak: – Decyzja o wznowieniu połączeń należeć będzie do organizatorów przewozów i przewoźników.

Ustaleń nie ma, ale będą?

Prezes Fundacji ProKolej dr Jakub Majewski uważa, że należy dążyć do uruchomienia pociągów w dłuższych relacjach, aby zapewnić dojazd do większych ośrodków: – Będzie trudno przekonać pasażerów do podróży w krótkich relacjach pomiędzy Chorzelami a Ostrołęką, gdzie stacje są położone daleko poza centrum tych miast. Przy bardzo ubogiej ofercie autobusów dalekobieżnych kolej może przejąć przewozy międzyregionalne: na przykład z Kurpi do Olsztyna czy nawet dalej w kierunku Trójmiasta.

Ministerstwo Infrastruktury zapisało w planie transportowym, że linią Ostrołęka – Szczytno mają kursować dwa-trzy dniennie pociągi dalekobieżne relacji Białystok – Ostrołęka – Olsztyn – Gdynia z postojami w Chorzelach i Wielbarku. Połączenia te mają ruszyć dopiero w 2028 r., przy czym resort zastrzega, że warunkiem ich uruchomienia jest zakup przez PKP Intercity składów spalinowo-elektrycznych.

Szybciej mogą pojawić się połączenia regionalne, ale wymaga to współpracy



• Odcinek linii kolejowej między Wielbarkiem a Chorzelami. Miejscowość Piwnice Wielkie przy granicy województw warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego.

samorządów województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego.

– Obecnie ustalenia nie są prowadzone – mówi Marta Milewska z mazowieckiego samorządu. I dodaje, że na razie zwrócono się do spółki PKP PLK z prośbą o dane na temat parametrów, jakie odcinek od Chorzel w stronę Szczytna ma spełniać po remoncie: – Informacje dotyczące planowanej przepustowości, prędkości maksymalnej oraz czasu przejazdu pozwolą na podjęcie rozmów dotyczących organizacji przewozów na styku województw.

Nieoficjalnie dowiadujemy się, że dla mazowieckiego samorządu warunkiem porozumienia się z samorządem Warmii i Mazur w sprawie wspólnej obsługi linii Ostrołęka – Szczytno jest uregulowanie sytuacji na innym ciągu łączącym te dwa województwa. Chodzi o obsługiwany przez Koleje Mazowieckie relację Warszawa – Działdowo. Choć na tej trasie ostatnią stacją na terenie województwa mazowieckiego jest Mława, to pociągi docierają 18 km dalej – do mazurskiego Działdowa. Mimo to samorząd województwa warmińsko-mazurskiego nie dokłada się do ich kursowania.

Oznacza to, że trasa Ostrołęka – Szczytno staje się zakładniczką tej sytuacji. Jeśli więc obydwie samorządy nie osiągną porozumienia w kwestii wspólnego finansowania połączeń Kolei Mazowieckich kursujących do Działdowa, marnie będzie to wróżyło podjęciu wspólnych decyzji w celu obsługi całej trasy Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn przez Koleje Mazowieckie i warmińsko-mazurski zakład Polregio.

Wszelkie starania

– Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego jest zainteresowany uruchomieniem połączeń na obecnie wyłączonym odcinku linii Szczytno – Ostrołęka na terenie naszego województwa – zapewnia Szymon Tarasewicz z gabinetu marszałka Warmii i Mazur, lecz szybko przechodzi do wymieniających przeszkód: – Umowa z Polregio nie przewiduje środków finansowych i pracy eksploatacyjnej na

realizację przedmiotowych połączeń – ich uruchomienie wymaga szczegółowej analizy finansowej i technicznej. Nie wykluczamy ewentualnej współpracy z województwem mazowieckim w realizacji połączeń na styku województw. Po zapoznaniu się z wynikami analiz, województwo dokona wszelkich starań w celu uruchomienia połączeń kolejowych na przedmiotowej linii.

Samorząd Warmii i Mazur jest niewolnikiem umowy na wykonywanie przewozów kolejowych, którą w listopadzie 2020 r. podpisał z Polregio. Obowiązuje ona do końca 2026 r. i zakłada ona niewielką liczbę połączeń, a także nie przewiduje wzrostu ruchu. Przez cały okres kontraktu pociągi mają pokonywać 3 mln km rocznie (czyli o jedną trzecią mniej niż w mniejszym województwie lubuskim). Na początku 2023 r. samorząd Warmii i Mazur oraz przewoźnik podpisali aneks, który zwiększył dotację o 10% przy niezmiennym poziomie oferty.

Zmiana komunikacyjna

Uruchomienie połączeń między Ostrołęką a Olsztynem nie uda się bez woli politycznej. Tak się składa, że województwa warmińsko-mazurskie i mazowieckie to jedyne regiony, w których rządzą marszałkowie z Polskiego Stronnictwa Ludowego: w Warszawie Adam Struzik, w Olsztynie Gustaw Marek Brzezin.

10 lutego 2023 r. na dworcu w Olsztynie odbyła się konferencja prezesa PSL Władysława Kosiniaka-Kamysza oraz szefa Polski 2050 Szymona Hołowni. Zapewnili o zacieśniającej się współpracy między dwoma ugrupowaniami. – To nie jedna lista czy jakaś inna taktyka wyborcza jest dla ludzi najważniejsza, tylko to, czy będą mieli, czym dojechać do pracy, czy będą mieli czym dojechać do lekarza – stwierdził Hołownia, a Kosiniak-Kamysz dodał: – Żeby zahamować eksodus ludności, żeby poprawić demografię, potrzebna jest zmiana komunikacyjna. Do tego my jesteśmy przygotowani, bo mamy ekspertów, mamy plan i mamy pomysły.

Pytanie, czy te plany i pomysły obejmują połączenia między Olsztynem a Ostrołęką.

KAROL TRAMMER

Po podwyżkach cen wprowadzonych przez PKP Intercity w styczniu 2023 r. powstał sojusz na rzecz redukcji podatku VAT na bilety. Postulat zgłaszają różne ugrupowania: od partii Razem po Konfederację.

Możliwe do wprowadzenia

– *Staramy się przedstawiać konstruktywne propozycje. W tym punkcie bardzo dobrą propozycją jest obniżka podatku VAT do stawki zerowej na wszystkie bilety komunikacji kolejowej* – mówił poseł Konfederacji Krzysztof Tuduj na konferencji prasowej, która odbyła się przed dworcem Warszawa Centralna 12 stycznia 2023 r. Dwa dni wcześniej to rozwiązanie zaproponował klub Lewicy i na początku lutego 2023 r. złożył projekt ustawy w tej sprawie. – *Dzięki temu wszyscy pasażerowie, nie tylko ci, którzy podróżują pociągami Intercity, ale także ci, którzy wsiadają do pociągów w swoich województwach, podróżują koleją regionalną, zapłacą mniej, bo ta stawka VAT, która teraz wynosi 8%, zostanie po prostu w ich kieszeniach* – mówiła Paulina Matysiak z partii Razem. – *To jest rozwiązanie, które jest możliwe do wprowadzenia teraz, jest możliwe do wprowadzenia w myśl unijnych przepisów – nie potrzebujemy na to żadnej zgody.*

To właśnie koniecznością uzgodnień z Komisją Europejską rząd tłumaczy dlaczego nie obniżono podatku VAT na bilety. – *Jest określony limit zerowych stawek VAT, które może wprowadzić każdy kraj Unii Europejskiej* – mówił w styczniu 2023 r. rzecznik rządu Piotr Müller. – *Jeżeli ten limit zostanie przekroczony, to wtedy musimy zrezygnować z innych zerowych stawek vatowskich. I dlatego to jest zawsze dylemat, w którym obszarze państwo Unii Europejskiej chce zerować stawki vatowskie. I dlatego zdecydowaliśmy się na zerowy VAT na żywność, bo on jest kluczowy dla nas.*

Obowiązywanie stawki 0% na żywność – wprowadzonej na początku 2022 r. w ramach tarczy antyinflacyjnej – zostało przedłużone co najmniej do połowy 2023 r., ale wycofano już zerowy VAT na gaz ziemny (powrót do 23%) oraz na nawozy (powrót do 8%).

Piotr Müller był wyraźnie poirytowany pytaniami o VAT na bilety kolejowe, które na konferencji prasowej zadawała mu Agata Adamek z TVN24. Irytacja wynikać mogła z tego, że rządowi nic nie udało się wskórać, mimo że nad obniżeniem podatku na bilety pracował od dłuższego czasu.

Przychyłość ministrów

Wszystko zaczęło się od prezydenta Andrzeja Dudy. W marcu 2020 r., na trzy miesiące przed wyborczym zwycięstwem zapewnijającym mu drugą kadencję, oznajmił: – *Będę proponował, żeby zlikwidowano VAT do biletów, po to, żeby obniżyć ceny biletów zwłaszcza dla tych ludzi, którzy dojeżdżają do pracy, bo myślę, że to jest ważne i że to jest znacząca pozycja w budżetach domowych* – mówił prezydent w wywiadzie udzielonym Radiu Maryja. – *Mam przychyłość ze strony ministra infrastruktury w tej inicjatywie, liczę na to, że będzie także przychyłość reszty rządu na czele z panem premierem i ministrem finansów.*

VAT zero, zero efektów

Nad obniżeniem podatku VAT na bilety kolejowe z 8% do 0% rząd pracował trzy lata, lecz nic nie osiągnął. Aż w końcu opozycja zaczęła zgłaszać to rozwiązanie jako własny pomysł

W resorcie finansów przychyłość też się pojawiła. „Mając na względzie znaczenie sektora transportu dla całej gospodarki resort finansów popiera koncepcję obniżenia stawki podatku VAT dla usług transportu pasażerskiego” – deklarował w sierpniu 2020 r. w odpowiedzi na interpelację posła Michała Wypija wiceminister finansów Jan Sarnowski. Wyjaśnił jednak, że konieczne jest uzyskanie derogacji, czyli zgody Komisji Europejskiej: „Resort finansów przygotowuje wnioski o derogację, w trybie art. 395 dyrektywy VAT, w celu upoważnienia Polski do stosowania odstępstwa polegającego na stosowaniu stawki w wysokości 0% dla usług ładowego transportu pasażerskiego”.

Gdy minął rok, Michał Wypij zwrócił się do Ministerstwa Finansów z pytaniem o postępy w sprawie. W odpowiedzi resort przyznał, że skorzystał z nieodpowiedniego narzędzia: „Komisja Europejska wskazała, że stawka VAT w wysokości 0% nie może zostać wprowadzona na podstawie art. 395 dyrektywy VAT, gdyż przewidziana tam procedura umożliwia przyznanie odstępstwa od przepisów dyrektywy VAT jedynie w celu upraszczania poboru VAT lub zapobiegania niektórym formom uchylania się od opodatkowania” – oznajmił w listopadzie 2021 r. wiceminister Jan Sarnowski. Kilka miesięcy później, w lutym 2022 r., został on zdymisjonowany w konsekwencji blamażu z reformą podatków w ramach Polskiego Ładu.

Gigantyczne wątpliwości

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” spytał w Ministerstwie Finansów, co działo się z całą sprawą po otrzymaniu odpowiedzi, w której Komisja Europejska stwierdziła, że wprowadzenie zerowego podatku w drodze art. 395 dyrektywy VAT nie jest możliwe.

– *Ministerstwo Finansów prowadzi w trybie roboczym wiele prac analitycznych, na bieżąco przygląda się sytuacji ekonomicznej i tworzy robocze scenariusze potencjalnych rozwiązań* – rzeczniczka prasowa resortu Patrycja Dudek uciekła w ogólniki, unikając podania konkretów. Poza jednym: – *W Ministerstwie Finansów obecnie nie toczą się prace legislacyjne dotyczące obniżki stawki VAT na bilety kolejowe.*

W styczniu 2023 r. tematem zajęła się sejmowa komisja infrastruktury. Obecny na jej posiedzeniu wiceminister finansów Piotr Patkowski był pytany o VAT między innymi przez posłów Koalicji Obywatelskiej Franciszka Sterczewskiego i szefa komisji Pawła Olszewskiego, a także przez Adriana Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych Tor, który przypomniał o rozpoczętych w 2020 r. i niedoprowadzonych do końca ustaleniach z Komisją Europejską.

Tę kwestię Patkowski zignorował, wyraził za to wątpliwości, czy redukcja stawki VAT z 8% do 0% miałyby w ogóle sens: – *To nie jest najbardziej precyzyjny środek, żeby obniżyć ceny biletów. To jest osiem punktów procentowych. To nawet nie pokrywa wzrostu cen biletów w wielu spółkach, na to zwróćmy uwagę* – mówił wiceminister. – *Ale o ile do PKP Intercity mam zaufanie, że taka obniżka VAT-u spowodowałaby spadek cen biletów, o tyle mam gigantyczne wątpliwości czy spółki samorządowe tych ośmiu punktów procentowych nie zostawiłyby w swoich marżach. Patrząc na zachowanie wielu samorządowców, jestem przekonany, że odczują to każdy, tylko nie klient.*

Patkowski nie mógł sobie odmówić włączenia się w zimną wojnę rządu i samorządów, ale przy tym ujawnił panujące w Ministerstwie Finansów poczucie niemocy. W Polsce na rynku krajowych połączeń pasażerskich, obok PKP Intercity, działa 13 przewoźników. Nie byłoby więc dużym wyzwaniem śledzenie ich taryf, tym bardziej że ceny biletów przeważnie ustalane są uchwałami zarządów. Nawiasem mówiąc, gdy przyjmowano rozporządzenie o zmianie stawki VAT na żywność z 5% do 0%, to resortu finansów nie paraliżował strach przed tym, że część przedsiębiorców nie obniży cen. A w tym przypadku dużo trudniej nad tym panować, bo w handlu detalicznym działają dziesiątki tysięcy firm: od wielkich sieci supermarketów po rodzinne sklepiki.

Sprytni kolejarze

Choć wiceminister finansów zapewnia, że ma zaufanie do PKP Intercity, to jednak dla rządu decyzja spółki o podwyżce na początku 2023 r. była zaskoczeniem. – *W roku wyborczym wycięli nam taki numer* – mówił „Dziennikowi Gazecie Prawnej” anonimowy urzędnik z kancelarii premiera, która finalnie wymusiła na przewoźniku powrót do cen z 2022 r.

Gdy w styczniu 2022 r. miała miejsce poprzednia podwyżka taryf PKP Intercity, Franciszek Sterczewski pytał w interpelacji, poselskiej, co zrobiono, aby bilety były tańsze. Wówczas Ministerstwo Infrastruktury zapewniło, że „podjęło starania w sprawie obniżenia stawki VAT na usługi kolejowego transportu pasażerskiego”.

Teraz jednak urzędnik kancelarii premiera próbował wmówić „Dziennikowi Gazecie Prawnej”, że rząd nigdy poważnie tym się nie zajmował, a cała sprawa zerowej stawki VAT jest tylko pomysłem przedstawicieli Grupy PKP: – *To spin sprytnie dystrybuowany przez kolejarzy, bo takie działanie zwalnia ich z odpowiedzialności.*

Wytyczne zdalnie sterowane

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe za setki milionów złotych buduje lokalne centra sterowania, które następnie zamierza zlikwidować

Spółka PKP PLK chce, aby ruchem na całej sieci zarządzało 60 komputerowych centrów zdalnego sterowania.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do „Wytycznych do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania zdalnego sterowania ruchu pociągów” – ten dokument PKP PLK określa docelowe rozmieszczenie centrów zdalnego sterowania ruchem oraz wskazuje, jakie odcinki mają zostać objęte ich obszarem działania. Wytyczne zostały przyjęte uchwałą zarządu PKP PLK we wrześniu 2020 r. Celem było rozwiązanie problemu, że niektóre z wybudowanych centrów z czasem okazywały się zbyt małe na rozszerzenie terenu ich działania o kolejne odcinki. W obiektach tych musi zmieścić się nie tylko odpowiednia liczba stanowisk operatorskich dla dyżurnych ruchu, ale także pomieszczenia na serwerownie czy systemy zasilania, dostosowane wielkością do liczby stacji, która mają być zdalnie obsługiwane z danego miejsca.

Kolejne kroki

W dokumencie czytamy, że ma on służyć sukcesywnemu dojściu do docelowego układu: „Wytyczne dotyczą długoterminowego horyzontu czasowego, w którym drogą kolejnych kroków stworzona zostanie na sieci PKP PLK struktura zdalnego sterowania ruchem pociągów”.

W ramach rewitalizacji odcinka Ostrołęka – Chorzele zbudowano duży budynek Lokalnego Centrum Sterowania Ostrołęka. Początkowo będzie z niego odbywać się zdalne sterowanie zaledwie trzema stacjami (Grabowo, Jastrząbka i Chorzele), ale rozmiary obiektu już uwzględniają plany, aby ostrołęckie centrum objęło nadzorem w sumie 271 km linii. Jak bowiem zakładają wytyczne PKP PLK, w kolejnych krokach do ostrołęckiego LCS będą podłączane linie Ostrołęka – Tuszcz, Ostrołęka – Małkinia, a także magistrala z Warszawy do Białegostoku na odcinku Zielonka – Tuszcz – Małkinia – Kietlinka. Na tym ciągu LCS Ostrołęka ma więc przejąć rolę centrów sterowania w Tuszczu i Małkini, które powstały zaledwie kilka lat temu w

ramach kompleksowej modernizacji linii.

Digitalizacja poza planem

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nadal wydaje kolejne miliony na centra sterowania, które wcale nie są przewidziane w docelowej strukturze. Taki przypadek stanowi Lokalne Centrum Sterowania Grabowo Wielkie, z którego od 2022 r. zdalnie obsługiwane są stacje Bukowice Trzebnickie, Krośnice i Milicz.

Wkrótce w ramach przedsięwzięcia „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów” do grabowieńskiego centrum mają zostać podpięte stacje Twardogóra, Bukowina Sycowska, Międzybórz Sycowski i Dobroszyce. – *Dzięki temu możliwa będzie obsługa tego obszaru przez jednego dyżurnego ruchu na zmianie, a obecnie są to cztery osoby* – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. Spółka na początku lutego 2023 r. otworzyła oferty w przetargu na rozszerzenie obszaru LCS Grabowo Wielkie – opiewają one na kwoty od 25,6 mln zł do 48,7 mln zł. Problem w tym, że wytyczne wskazują, że wszystkie stacje w rejonie Grabowna Wielkiego w przyszłości będą obsługiwane z planowanego centrum sterowania Wrocław Główny.

Sterowany chaos

W październiku 2022 r. spółka PKP PLK wybrała wykonawcę, który za 312,6 mln zł ma zmodernizować stację w Ostródzie oraz wybudować tu centrum zdalnego sterowania, do którego zostaną podłączone wszystkie stacje położone między Olsztynem a Iławą: Naterki, Biesal, Stare Jabłonki, Samborowo i Rudzienice Suskie (teraz ruchem pociągów zarządza się z nastawni zlokalizowanych na każdej z tych stacji).

Tymczasem „Wytyczne do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania zdalnego sterowania ruchu pociągów” w ogóle nie przewidują istnienia LCS Ostróda i wskazują, że w docelowej strukturze wszystkie stacje leżące między Olsztynem a Iławą mają być sterowane z LCS Olsztyn. W zakres aktualnie trwającej kompleksowej modernizacji stacji Olsztyn Główny wchodzi wybudowanie tego obiektu. – *Obecnie prowadzone są prace gruntowe i przygotowanie terenu pod budowę* – mówi Karol Jakubowski. – *Budynek będzie*

dostosowany do dalszej rozbudowy urządzeń do sterowania kolejnymi stacjami w następnych latach. W przyszłości LCS w Olsztynie, poza stacją Olsztyn Główny, obejmie obsługę 25 stacji i posterunków.

Jakubowski potwierdza, że wśród nich są wszystkie stacje między Olsztynem a Iławą.

Postowie zdalnie sterują

W ramach modernizacji magistrali Warszawa – Lublin w 2019 r. wybudowano Lokalne Centrum Sterowania Dęblin. Zdalnie zarządza ono ruchem na odcinku do Garwolina, a wkrótce ma do niego zostać podłączony również odcinek do Puław. Tymczasem wytyczne wskazują, że odcinek Garwolin – Dęblin – Puławy docelowo ma być podłączony do LCS Lublin, a istnienie LCS Dęblin nie jest przewidziane.

Nieoficjalnie dowiadujemy się w PKP PLK, że podczas prac nad docelową strukturą rozmieszczenia centrów sterowania znaczący wpływ na zapadające decyzje miały lokalne animozje czy naciski związków zawodowych i administracji z terenu. Czasem dochodziło wręcz do sytuacji, że posłowie oficjalnie lub nieoficjalnie domagali się, aby centrum sterowania zostało zaplanowane w ich okręgu wyborczym. Na dalszy plan schodziły takie kwestie jak istnienie w danej miejscowości odpowiedniej infrastruktury.

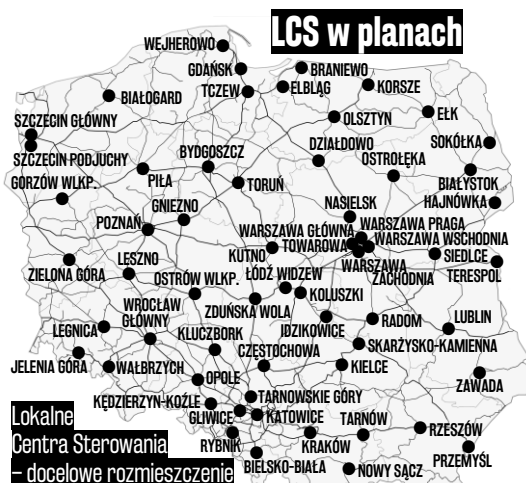
W wytycznych określono na przykład, że ruchem między Siedlcami, Łukowem i Białą Podlaską będzie sterować nieistniejące jeszcze LCS Siedlce, mimo że za nadzór nad tym odcinkiem już odpowiada wybudowane w 2016 r. LCS Łuków.

Już działa i jeszcze działa

Stworzenie centrów sterowania ruchem w Łowiczu, Kutnie i Koninie stanowi element poważnie opóźnionej modernizacji magistrali Warszawa – Poznań. Jak dotąd pełną działalność rozpoczęło jedno centrum: „W Koninie już działa nowoczesne Lokalne Centrum Sterowania” – poinformowała w kwietniu 2022 r. spółka PKP PLK. Konińskie centrum steruje ruchem na liczącym 110 km odcinku Koło – Paczkowo. Wytyczne PKP PLK zakładają jednak, że LCS Konin nie będzie istnieć, a nadzorowany przez nie odcinek docelowo zostanie podłączony pod centrum sterowania w Poznaniu, które już odpowiada za zdalne prowadzenie ruchu na trasach z Poznania do Swarzędza, Pily i Czempinia, a ponadto do końca 2023 r. ma objąć linię do Krzyża.

LCS Poznań to najczęściej ulegające awariom centrum sterowania: w ciągu ostatnich pięciu lat miało miejsce ponad 20 awarii skutkujących kilkugodzinnym wstrzymaniem kursowania pociągów. Ostatnia miała miejsce 13 lutego 2023 r. – tego dnia ruch kolejowy w rejonie Poznania został sparaliżowany na dwie godziny porannego szczytu.

Według wytycznych spółki PKP PLK, poznańskie centrum sterowania docelowo ma zarządzać ruchem na 610 km linii – będzie to obiekt o jednym z największych obszarów działania na całej polskiej sieci kolejowej.



Źródło: „Wytyczne do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania zdalnego sterowania ruchu pociągów”

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: Choć mamy już 2023 r., Polska dopiero wkracza w perspektywę finansową Unii Europejskiej 2021-2027. Czy to będzie dobra perspektywa dla mobilności?

MICHAŁ WOLAŃSKI: Obawiam się, że ona będzie dokładnie taka sama jak poprzednia. Mam wrażenie, że będzie to kolejna perspektywa oparta o zasadę „buduj, buduj, buduj”. Zasadę, którą wymyślono gdzieś około 2004 r., kiedy Polska wstąpiła do Unii Europejskiej – wtedy nawet magistralne linie kolejowe się waliły, a między Warszawą a Łodzią nie było autostrady. Biorąc pod uwagę wyzwania czasu, kolejne perspektywy, jako że są podobne do siebie, stają się coraz gorsze. W ekonomii jest takie pojęcie, że pewne rzeczy są krańcowo malejące: czyli jeżeli robi się je dalej i dalej, to dają coraz mniej efektów. I teraz efektywność stawać się będzie krańcowo coraz mniejsza, bo zaczynamy już budować drogi szybkiego ruchu tam, gdzie nie są one racjonalnie uzasadnione. Natomiast twarde inwestycje w transport publiczny od dawna nie przynoszą takich efektów jak powinny.

– Z pana najnowszej książki „Skuteczność interwencji publicznej w zakresie mobilności miejskiej” – która bada wpływ poprzednich perspektyw unijnych na transport miejski – płynie wniosek, że na wzrost wykorzystania transportu publicznego wcale nie wpływają duże inwestycje, lecz po prostu zwiększanie częstotliwości kursów.

– Wniosek, że trzeba zwiększać ofertę transportu publicznego, żeby było więcej pasażerów, wydaje się niezbyt odkrywczy. Dla mnie był on jednak wbrew pozorom pewnym zaskoczeniem. Z tyłu głowy miałem inną tezę: że wszystko zależy od rozbudowy dróg – im więcej ich budujemy, tym bardziej ludzie odchodzą od transportu publicznego i wybierają swoje samochody.

– Ale czy jedno z drugim się nie łączy?

– Tak, czynnik budowania za pieniądze unijne dróg, które niszczą efekty unijnych inwestycji w transport publiczny, też jest ważny. Znaczenie rozwijania oferty transportu publicznego jest jednak znacznie większe. W kolejnych perspektywach ludziliśmy się, że jak wybudujemy nowe linie tramwajowe i wymienimy autobusy na nowe, to tak bardzo przybędzie pasażerów. A niestety nie przybywa. Trudno się dziwić, skoro na przykład Rzeszów, który jest jednym z liderów pod względem inwestycji ze środków unijnych w transport publiczny, jednocześnie w latach 2009-2016 zmniejszył pracę eksploatacyjną transportu miejskiego o 12%. Nie twierdzą, że nie powinno się kupować nowego taboru czy budować centrów przesiadkowych. Takie inwestycje zawsze jednak powinny łączyć się z uatrakcyjnieniem transportu publicznego poprzez zwiększenie częstotliwości jego kursowania. Powiedzmy wprost: rozbudowa oferty transportu publicznego statystycznie daje naprawdę spektakularne efekty. Jednak decydenci nie są o tym przekonani, po dekadach cięć mało kto idzie w tę stronę.

Transport bez ambicji

„Realizowanie projektów unijnych zrobiło się celem samym w sobie i nie staje się elementem większych reform” – mówi **MICHAŁ WOLAŃSKI** z warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej



• „Budowane za pieniądze unijne drogi niszczą efekty unijnych inwestycji w transport publiczny” – podkreśla Michał Wolański. Na zdjęciu droga ekspresowa S8 w Warszawie i zmodernizowany elektryczny zespół trakcyjny EN57 Kolei Mazowieckich.

– Problem w tym, że z funduszy unijnych można kupić autobusy czy pociągi, ale nie można finansować ich kursowania.

– To podejście pozornie racjonalne, lecz jego skutkiem jest to, że ogromne pieniądze podatników, głównie zachodnioeuropejskich, wydawane są na działania, które okazują się mało efektywne. Co więcej, ciągle mamy bardzo dużo różnych projektów unijnych, w których wskaźnikiem efektywności jest wzrost ruchu drogowego. To jest paranoja, bo nowoczesne podejście do mobilności zakłada, że ruch drogowy nie powinien rosnąć, bo wraz z nim rosną koszty zewnętrzne i emisyjność. Unia z jednej strony kieruje się dogmatem, że w transporcie ma wspierać twarde inwestycje, a więc infrastrukturę i tabor, czyli beton i stal. Z drugiej strony nie jest aż na tyle dogmatyczna, żeby wprowadzić zasadę, że dofinansowanie będzie przysługiwać tylko tym, którzy rozbudowują ofertę przewozową. Pewnym krokiem w tę stronę jest rekomendacja Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, aby dofinansowanie uzależnić od istnienia planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

– Ale przecież do takiego planu albo strategii można wpisać dużo mądrych rzeczy, a potem wcale ich nie realizować.

– U nas utarło się, że strategia czy polityka transportowa to jest dokument, a nie coś, co po prostu należy robić. Mamy bardzo dużo strategii, które są na papierze, ale nie ma ich w głowach decydentów.

– A co jest w głowach decydentów?

– Zdobywanie pieniędzy z Unii Europejskiej i branie się za to, na co akurat przyznawane

jest dofinansowanie. Polska stała się wielką maszynką do realizacji projektów unijnych. I jest w tym bardzo dobra. W Polsce – zwłaszcza w porównaniu z przekrętami, które są na przykład na Słowacji czy Węgrzech – projekty unijne są realizowane bardzo sprawnie, uczciwie i przejrzystie.

– No to gdzie jest problem?

– Programy na kolejne perspektywy unijne są coraz dłużej negocjowane i coraz później przyjmowane. Wcale jednak nie sprzyja to solidnemu ich przemysłowi. Co więcej, negocjacje Polski z Komisją Europejską właściwie nie dotyczą kompleksowych polityk publicznych, a jedynie programów inwestycyjnych. To tak naprawdę jest niekorzystne dla wszystkich. Bo Unia Europejska nie realizuje lepiej swoich celów, chociażby klimatycznych, natomiast w Polsce realizowanie projektów unijnych zrobiło się celem samym w sobie i nie staje się elementem większych reform. Dotyczy to nie tylko transportu. W szkołach też mamy zdemotywowanych nauczycieli i archaiczne programy, ale łazienki są wyremontowane, a klasy wyposażone w tablice multimedialne za 7 tys. zł. Polska powinna w końcu nastawić się na realizację polityk publicznych, w tym budowę ogólnopolskiego systemu mobilności opartego o transport zbiorowy i atrakcyjny system biletowy, a nie być maszynką do realizacji projektów.

– Trudno jednak nie zgodzić się z tym, że w dużej mierze dzięki funduszom unijnych Polska się rozwija.

– Pieniądze unijne przychodzą na konwergencję, czyli na zmniejszanie różnic rozwojowych. W skali makro oczywiście ►

► to się udaje – Polska goni inne kraje, polskie województwa gonią średnią unijną. Jeżeli natomiast patrzemy w skali Polski, to mamy nie konwergencję, tylko dywergencję: bogate obszary bogacą się szybciej, fundusze unijne działają tam efektywniej, a najsłabsze tereny wciąż mają z tym problem.

– Bogatym samorządom łatwiej jest zatrudnić dobrych specjalistów zajmujących się pozyskiwaniem funduszy unijnych?

– Bogatym samorządom przede wszystkim łatwiej jest ponieść ryzyko. Choćby ryzyko kredytowe, bo wkład własny do projektów unijnych to jest kredyt. Widać to jednak nie tylko przy funduszach unijnych, ale również przy programach rządowych. Dotację z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych dostaje się na rok. Trudno robić porządną komunikację na podstawie rocznych umów z operatorami. Wiąże się to więc z ryzykiem dla samorządu, że zaciągnie zobowiązanie i z nim zostanie, jeśli na kolejny rok już nie uda mu się otrzymać środków rządowych. Gdy bogaty powiat nie dostanie tych pieniędzy, to może nie będzie go stać na nowe inwestycje drogowe. Natomiast w przypadku biednych powiatów, jak hajnowski czy hrubieszowski, może to doprowadzić do bankructwa. Efekt jest taki, że FRPA najlepiej zadziałał w zamożnych powiatach: w powiecie bielskim z Komunikacją Beskidzką czy w powiatach południowo-zachodniej części aglomeracji warszawskiej, gdzie funkcjonują Grodziskie Przewozy Autobusowe.

– Czyli problem, który najpierw objawił się przy funduszach unijnych, występuje też w programach rządowych? Bogatszym samorządom łatwiej jest nie tylko sięgać po dofinansowanie, ale nawet przekuć je w bardziej systemowe rozwiązania.

A najbardziej potrzebujące samorządy wciąż zostają w tyle.

– W Polsce mamy obszary problemowe, ale nie do końca wiemy jak je wspierać. O ten problem rozbija się też transport publiczny. Pułapką FRPA jest to, że oferujemy pieniądze wszystkim szczeblom samorządu, ale bez pomysłu, kto i jak ma zrobić atrakcyjny transport publiczny. Gminy są małe i większość z nich sama nie stworzy sprawnego systemu transportu z jednej prostej przyczyny: na terenie gminy nie ma głównych celów podróży, chociażby szkół średnich. Potem mamy powiaty, które generalnie są słabe finansowo i większość z nich żyje od pierwszego do dziesiątego. Co więcej nie w każdym powiecie jest dobre liceum czy szpital wielospecjalistyczny. Nie w każdym są łatwo dostępne miejsca pracy. No i mamy województwa – może pod wieloma względami są one za małe, ale moim zdaniem są zbyt duże na walkę z wykluczeniem transportowym, które występuje głównie w skali sołectw. Gdyby z poziomu samorządu wojewódzkiego chcieć zinwentaryzować obsługę komunikacyjną wszystkich sołectw, to zanim od A dojdziemy do Z, to A już nam się zdezaktualizuje. Jest też kwestia tego, że organizacja transportu to dialog z gminami,



Dr MICHAŁ WOLAŃSKI jest pracownikiem naukowym Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Prowadzi również firmę doradczą w zakresie transportu i infrastruktury

bo one odpowiadają za dowóz uczniów do szkół podstawowych. Jednocześnie przewozy szkolne, o ile są dostępne dla wszystkich mieszkańców, to także małe potoczki, które mogą płynąć do większej sieci transportowej. Dialog województwa ze wszystkimi gminami na swoim terenie byłby według mnie bardzo trudny.

– Wychodzi na to, że żaden z trzech szczebli samorządu nie jest odpowiedni do przejęcia całej odpowiedzialności za transport publiczny. Z kolei trzy szczeble jednocześnie, co widzimy w obecnej rzeczywistości, nie są w stanie stworzyć zintegrowanego systemu transportowego.

– Ale przecież mamy w Polsce pojęcie związku powiatowo-gminnego. Wydaje mi się to sensowne rozwiązanie, o ile kilku powiatom i leżącym w ich granicach gminom uda się dogadać, by wspólnie organizować komunikację. Uważam, że moglibyśmy pójść o krok dalej i stworzyć takie związki w całym kraju. Zainspirował mnie przykład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – stworzono ją ustawą, wyposażono w określone dochody i jest zarządzana wspólnie przez gminy. Powiaty niestety nie zostały w nią włączone. I choć GZM jako super-miasto może pozostawiać pewien niedosyt, to sprawdza się jako struktura zarządzająca transportem publicznym, w której gminy czują się dobrze, bo są częścią większej i rozsądnie funkcjonalnej całości.

– Powstawanie związków powiatowo-gminnych to rzeczywiście pozytywny skutek powstania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Kolejne gminy i powiaty widzą, że zrzeszając się, można łatwiej zdobyć pieniądze z tego źródła, a przy tym uzyskać efekt skali dzięki działalności na większym obszarze. Ale jak skłonić wszystkie samorządy, żeby zaczęły współpracować w ramach związków?

– Tak jak ustawą stworzono Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, tak ustawą można podzielić Polskę na od 75 do 100 powiatowo-gminnych związków komunikacyjnych. 800 mln zł, które mamy w FRPA, oraz 700 mln zł dopłat do ulg ustawowych, daje w sumie 1,5 mld zł – podzieliłbym to na tych powiedzmy 100 związków. Średnio każdy z nich dostawałby więc rocznie 15 mln zł. Związki zajęłyby się organizacją transportu na swoich obszarach, włączając w to przewozy szkolne i pieniądze, które gminy na nie wydają – to będzie przynajmniej drugie tyle, jeśli chodzi o budżet. Do tego dochodzą przychody ze sprzedaży biletów innym osobom. Tak

powstałyby silne jednostki, które mogłyby realizować projekty unijne, składać wnioski o zakupy autobusów, a w końcu też bardziej kompleksowo projektować inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną. Bo teraz zdarza się, że gmina, która w ogóle nie organizuje transportu publicznego, buduje centrum przesiadkowe, ponieważ na to akurat można zdobyć dofinansowanie unijne.

– Ogdórne podzielenie całej Polski na związki komunikacyjne i dawanie im pieniędzy na organizację transportu, niezależnie czy tego chcą, czy nie, będzie odejściem od dobrowolności, w ramach której po pieniądze z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych sięgają tylko te samorządy, które widzą taką potrzebę, mają na to ochotę albo są w stanie sobie na to pozwolić. Zarazem to też odejście od idei samorządności, zgodnie z którą uznajemy, że lokalne władze wiedzą najlepiej, co jest na miejscu potrzebne i z jakiego wsparcia chcą skorzystać.

– W książce „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” sugerowałem, że środki powinny być przyznawane na zasadzie konkursowej. Do pewnego momentu byłem zwolennikiem tego typu rozwiązań, jednak zmieniłem zdanie. Przede wszystkim pod wpływem tego, co dzieje się z FRPA. Ale już wcześniej marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik zwrócił moją uwagę na to, że w okresie regionalizacji kolei bardzo na samorządy regionalne, zwłaszcza te słabsze, zadziałało to, że dostały znaczone pieniądze i musiały coś za nie zrobić. To wywołało pozytywny impuls i ich mniejsze lub większe, ale zaangażowanie się w kolejowe przewozy regionalne. Podobnie działała regionalizacja kolei w Niemczech, czy transportu autobusowego w Holandii, gdzie prowincje też dostają od rządu znaczone pieniądze i po prostu muszą je wydać na transport publiczny. W idealnym dla mnie modelu nadal część pieniędzy mogłaby być przyznawana konkursowo. Jeżeli jakiś samorząd chciałby w zakresie transportu zrobić coś ekstra, to mógłby dostawać środki z dodatkowej puli.

– Czy jedynym problemem transportu publicznego w Polsce są pieniądze?

– Dodajmy, że nawet nie ich ilość, tylko sposób wydawania. Brakuje też zmian w mentalności. Mało jest ludzi, którzy nie tylko chcą coś osiągnąć, ale mają przy tym tyle charyzmy, że potrafią do tego przekonać prezydenta miasta. Z drugiej strony brakuje też prezydentów, którzy mają charyzmę, żeby ludzi zarządzających transportem publicznym przekonać do działania. Kiedyś rozmawiałem z wicedyrektorem jednego z zarządów komunikacji miejskiej. Powiedział, że w Polsce branża transportowa pozbawiona jest ambicji. Przez lata przyzwyczaiła się do bycia okrajaną. Tak naprawdę cały polski transport publiczny jest przyzwyczajony do wegetacji. I teraz mamy specyficzne połączenie mentalności biedy z dużymi pieniędzmi na inwestycje.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER

1 stycznia 2023 r. minęło 30 lat od podziału Czechosłowacji na dwa państwa. W każdym koła historii – przynajmniej jeśli chodzi o kolej – potoczyły się inaczej. O ile w Czechach nigdy nie doszło do masowych likwidacji połączeń, o tyle w Słowacji – w dziesiątą rocznicę powstania kraju – zapadła decyzja o wycofaniu pociągów z jednej piątej sieci kolejowej.

Cięcie po słowacku

Na początku 2003 r. ogłoszono, że z dniem 2 lutego zlikwidowane zostaną przewozy pasażerskie na 689 km linii.

Domagając się odwołania tej decyzji, 29 stycznia 2003 r. kolejarze zorganizowali strajk ostrzegawczy i na sześć godzin zatrzymali ruch pociągów na terenie całej Słowacji. Jako że nic to nie dało, 31 stycznia 2003 r. rozpoczął się strajk bezterminowy. Jak wspomina Jozef Gulík w portalu Vlaky.net, był to największy strajk w historii niepodległej Słowacji. W ekspresowo wydanym orzeczeniu sąd w Bratysławie nakazał jego przerwanie – 4 lutego 2003 r. pociągi znowu zaczęły kursować, ale już nie na 24 liniach, które Železničná Spoločnosť przewidziała do likwidacji.

Niektóre części Słowacji zostały bardzo mocno dotknięte ograniczeniami. W krainie Gemer pociągi przestały kursować na liniach Dobšiná – Rožňava, Slavošovce – Plešivec i Muráň – Revúca – Plešivec, stanowiących dopływ z gemerskich dolin do głównej linii Koszyce – Zwolen. Leżący z dala od największych miast Gemer to rejon dotknięty największą stopą bezrobocia – obecnie sięga ona tu 20%. Cięcia wcale jednak nie ominęły też lepiej rozwiniętej zachodniej części Słowacji. Choćby regionu nitrzańskiego, w którym przestały funkcjonować właściwie wszystkie linie lokalne.

Zamknięto nie tylko krótkie lokalki, czyli ślepe linie biegnące od głównych ciągów do położonych na uboczu miasteczek, ale także kilka odcinków, które łącząc stacje węzłowe, zapewniały spójność sieci połączeń. Pociągi wycofano też z kilku ośrodków powiatowych oraz miast ze światowej listy dziedzictwa UNESCO: Bańskiej Szczawnicy i Lewoczy. Wszystko to działo się, gdy premierem był działacz chrześcijańskiej demokracji Mikuláš Dzurinda, który przed rozpoczęciem kariery politycznej pracował w żylińskim Instytucie Badawczym Transportu oraz bratysławskiej dyrekcji czechosłowackich kolei ČSD.

Z likwidacjami nie pogodziły się społeczności lokalne i władze samorządowe. Niezadowolenie było na tyle duże, że w czerwcu 2003 r. Železničná Spoločnosť przywróciła ruch na dziewięciu z 24 linii. Połączenia odzyskały stacje powiatów Zlaté Moravce i Bánovce nad Bebravou. Pociągi znowu pojawiły się między innymi na 19-kilometrowej linii łączącej kilkutysięczne miasteczka Neded, Vlčany, Žihárec, Tešedíkovo i Diakovce ze stacją Šaľa na magistrali Bratysława – Budapeszt. O ile jednak przed zawieszeniem przewozów w relacji Neded – Šaľa kursowało siedem połączeń dziennie, o tyle po reaktywacji już zaledwie trzy i to tylko w dni robocze. Następnie liczbę połączeń zmniejszono do

Słowacki zwrot akcji

Nad Słowacją krążyło widmo dużych cięć połączeń. W grę wchodziła powtórka sprzed 20 lat, kiedy likwidacje dotknęły jedną piątą sieci. Uznano jednak, że problemy rozwiąże zwiększenie liczby pociągów



• W Słowacji jedna trzecia pasażerów podróżuje koleją za darmo. Pociąg regionalny relacji Kúty – Trnava na przystanku Bratislava Železná Studienka.

dwóch, potem do jednego, by w 2010 r. ponownie zlikwidować ruch.

Komunizm na kolei

Po cięciach wyniki słowackiej kolei mocno się pogorszyły. W 2002 r., przed wielką likwidacją połączeń, pasażerowie odbyli pociągami 59,4 mln podróży, a w 2003 r. już tylko 51,3 mln. Następnie w latach 2006-2014 ani razu nie udało się przekroczyć poziomu 50 mln podróży rocznie. Odbicie nastąpiło dopiero w 2015 r. – podróźni odbyli wówczas 60,6 mln przejazdów pociągami. Przede wszystkim był to efekt jednego ze sztandarowych posunięć partii Smer-Sociálna Demokracia, która sprawowała rządy w latach 2012-2020.

Od listopada 2014 r. podróże pociągami stały się bezpłatne dla dzieci, młodzieży, studentów, emerytów, rencistów oraz osób otrzymujących zasiłki. Wszyscy oni muszą pobierać darmowe bilety, za które kolej otrzymuje refundację z budżetu państwa. Gdy został wprowadzony rządowy program „Pociągami za darmo”, na okładce opiniotwórczego czasopisma „Týždeň” pojawił się ówczesny premier Robert Fico w mundurze kolejarza z czasów socjalistycznej Czechosłowacji. Tygodnik opublikował artykuł pod tytułem „Komunizm na kolei”. Prognozowano w nim, że koszty kolei wzrosną, bo będzie musiała ona uruchomić więcej połączeń, aby zdołać przewieźć tłumy „socyjalnych” pasażerów, którzy w dodatku odstrasza podróżnych płacących za bilety.

Komercyjni przewoźnicy alarmowali, że pasażerowie, mając możliwość darmowej jazdy dotowanymi pociągami, nawet nie będą rozważali podróży za pieniądze. – Nasz

biznesplan został całkowicie zniszczony – mówił Radim Jančura, właściciel prywatnego przewoźnika RegioJet. Ta czeska firma wciąż jednak działa na słowackich torach: jej żółte składy jeżdżą na trasach Żylin – Bratysława – Brno – Praga oraz Koszyce – Żylin – Ostrawa – Praga. Na drugiej z tras jeżdżą również komercyjne pociągi Leo Express.

Przez pierwszych pięć lat funkcjonowania programu „Pociągami za darmo” liczba podróży koleją skokowo rosła, by w 2019 r. osiągnąć 81,4 mln – z czego darmowych było 36% przejazdów. Przed epidemią COVID-19 każdy z 5,4 mln mieszkańców Słowacji statystycznie odbywał 15 podróży koleją rocznie (dla porównania polski wynik za 2019 r. to dziewięć podróży na mieszkańca).

W Słowacji epidemia, zresztą tak jak w innych krajach, doprowadziła do tąpnięcia na kolei: w 2020 r. pasażerowie odbyli 49,6 mln podróży, a w 2021 r. jeszcze mniej, bo 46,3 mln. Železničná Spoločnosť podała już swój wynik za 2022 r.: 67,1 mln podróży, a więc wciąż wyraźnie mniej niż przed nastaniem koronawirusa.

Co gorsze, coraz więcej wskazywało na to, że zanim słowacka kolej na dobre zdoła wyjechać z kryzysu epidemicznego, wjedzie w jeszcze poważniejsze problemy.

Kryzys kolejowy, kryzys polityczny

Słowacji w oczy zajaśniała wizja powtórki sytuacji sprzed 20 lat. Wicepremier i minister finansów Igor Matovič wiosną 2022 r. oznajmił, że zmuszony jest dokonać cięć wydatków na połączenia kolejowe.

– Miałoby to niewyobrażalne skutki. Cały świat idzie przeciw w przeciwnym kierunku i inwestuje w koleje – apelował do kolegi z ►

► rządu minister transportu Andrej Doležal. – *Jeśli ministerstwa transportu i finansów nie znajdą sposobu na pokrycie kosztów zamówionych przewozów, scenariusz dużych cięć będzie realny* – powiedział w dzienniku „Pravda” Tomáš Kováč, rzecznik prasowy spółki Železničná Spoločnosť. A jej prezes Roman Koreň oznajmił na antenie Radia Slovensko, że z każdej trasy może wypaść co trzecie, co czwarte połączenie. – *W grze są też warianty, że niektóre linie zamkniemy całkowicie.*

W całej sytuacji nie pomagały konflikty, w których pograżyła się szeroka koalicja rządząca Słowacją od 2020 r. Istniała obawa, że Igor Matovič z ugrupowania OĽANO (Zwyczajni Ludzie i Niezależne Osobowości) i Andrej Doležal, reprezentujący partię Sme Rodina (Jesteśmy Rodziną), będą coraz bardziej skupiać się na sporach politycznych i połączenia kolejowe staną się tego ofiarą.

Mimo nasilającego się kryzysu – który, wiadomo już, wiosną 2023 r. skończy się przedterminowymi wyborami – udało się uzgodnić wysokość dofinansowania dla spółki Železničná Spoločnosť. W 2023 r. otrzyma dotację w wysokości 439 mln euro, czyli na podobnym poziomie jak w 2022 r., skorygowanym o inflację. Resort finansów jednocześnie zażądał jednak od państwowego przewoźnika zwiększenia efektywności oraz zoptymalizowania oferty przewozowej. Takie oczekiwania – zwłaszcza gdy padają z ust finansistów i to akurat 20 lat po pamiętnym 2003 r. – mogą mrozić krew w żyłach jako ładnie opakowana zapowiedź cięć.

Co więcej, minister finansów zdecydował, że jego resort włączy się w prace nad rozkładem jazdy. Zlecił to pracownikom Wydziału Jakości za Pieniądze, który ma za zadanie sprawdzać, czy finansowane przez podatników usługi publiczne świadczone są na odpowiednim poziomie. Pracownicy tego wydziału w dokumencie podsumowującym ich kolejowy audyt orzekli: „Rozwiązaniem nie może być likwidowanie połączeń, lecz zwiększanie ich liczby”.

Walka o minuty

„Wzmocnienie połączeń regionalnych oraz przyspieszenie pociągów dalekobieżnych stworzy silną zachętę dla podróżujących, aby przesiadli się do pociągów” – pisali analitycy Ministerstwa Finansów, wskazując problemy wymagające rozwiązania: – „Przykładem jest zmodernizowana wielkim kosztem linia Bratislava – Żylina, którą jedzie się 30 min. dłużej niż równoległą autostradą”.

Magistrala z Bratislavy przez Trnavę, Trenčyn do Żyliny, łącząc stolicy czterech regionów zachodniej Słowacji, cechuje się największą w całym kraju liczbą pasażerów. Jest to przy tym jedyny słowacki ciąg, na którym pociągi mogą rozpędzić się do 160 km/h. Linią kursują również pociągi łączące dwa największe miasta kraju: Bratislavę z Koszycami. I to od tej relacji postanowiono zacząć przyspieszanie kolei.

Železničná Spoločnosť chwali się, że od grudnia 2022 r. jeden z pociągów InterCity pokonuje relację Koszyce – Bratislava w rekordowym czasie 4 godz. 31 min. Na całej 443-kilometrowej trasie pociąg ma tylko trzy

postoje (w Kysaku, Popradzie, Żylinie) i bez zatrzymania przemyka nawet przez dwie regionalne stolicy: Trenčyn i Trnavę. Łącząc Bratislavę z Koszycami pociągi InterCity to jedyne komercyjne połączenia, jakie uruchamia Železničná Spoločnosť – nie są one objęte dotacjami i nie przysługują w nich bezpłatne podróże.

Połączenia dotowane też przyspieszyły: pociągi pospieszne „Tatran” relacji Koszyce – Bratislava przekształcono w ekspresy. Ich czas jazdy skrócił się z 5 godz. 50 min. do 5 godz. 26 min., jednak kosztem zatrzymań na stacjach Trenčianska Teplá, Nové Mesto nad Váhom, Piešťany i Leopoldov. Spotkało się to ze sprzeciwem mieszkańców i lokalnych władz – petycję domagającą się przywrócenia postojów podpisało 7,5 tys. osób. Železničná Spoločnosť podkreśla jednak, że zwiększyła na tej trasie częstotliwość obsługujących mniejsze miasta regionalnych ekspresów REX, a łączna liczba bezpośrednich połączeń z Trenčyna do Bratislavy wzrosła z 25 do 31. Przewoźnik nie zostawił złudzeń: w ruchu dalekobieżnym kluczowe jest teraz skracanie czasów jazdy.

Walka toczy się niemal o każdą minutę. Kursujące ze Zwolenia do Koszyc pociągi pospieszne „Gemeran” skróciły swój czas przejazdu z 3 godz. 25 min. do 3 godz. 18 min. – w tym celu jeden z postojów pośrednich przeniesiono ze stacji Fiľakovo na przystanek Fiľakovo Zastávka, dzięki czemu przez to 10-tysięczne miasto można przejechać łącznicą skracającą trasę o 3 km.

Regionalna efektywność

W Słowacji rząd odpowiada nie tylko za ruch dalekobieżny, ale również za pociągi regionalne (samorządy ośmiu słowackich regionów odpowiedzialne są natomiast za połączenia autobusowe).

Wzmocnienie kolei regionalnych, na czego potrzebę wskazywał dokument Ministerstwa Finansów, widać na trasie łączącej stolicy dwóch regionów wschodniej Słowacji. Z Preszowa do Koszyc pociągi zaczęły przez cały dzień kursować dwa razy na godzinę – od 4:19 do 22:19 ruszają składy zatrzymujące się wszędzie po drodze, a 42 min. po pełnej godzinie odjeżdżają nowo uruchomione regionalne ekspresy REX z jednym postojem pośrednim w Kysaku.

Na liniach, na których dotąd jeszcze nie funkcjonował cykliczny rozkład jazdy, uporządkowano godziny kursowania. Z Popradu pociągi na Żamagurze Spiskie zaczęły wyruszać od 4:46 do 22:46 – co dwie godziny do Starej Lubowli i co godzinę do położonego bliżej Kieżmarku.

Takt godzinny przez większość dnia zaczął też funkcjonować na wijącej się doliną rzeki Hnilec linii Nálepkovo – Gelnica – Margecany. Liczbę par połączeń zwiększono z 14 do 16, ale tak, aby nie generować zapotrzebowania na dodatkowy tabor. Skrócono więc postoje na mijance i stacjach końcowych, zrezygnowano z zatrzymań na leśnych przystankach Švedlár Zastávka i Gelnica Zastávka, a także ustalono postoje na żądanie na trzech przystankach.

Na linii biegnącej z położonego u stóp Białych Karpat miasteczka Horné Srnie do

węzłowej stacji Trenčianska Teplá liczbę pociągów zwiększono z 11 do 13, zapewniając równomierne odjazdy od 4:45 do 19:45 – co godzinę w szczycie rano i po południu, a w międzyczasy co dwie godziny. Zniknęła więc czterogodzinna luka w ruchu przed południem.

Już podczas audytu oferty przewozowej w 2022 r. pracownicy resortu finansów zwracali uwagę na to, że „jedną z głównych przyczyn rosnących kosztów jest nieefektywny rozkład jazdy”, przekładający się na „problem słabego wykorzystania taboru i personelu”.

Na linii Levice – Štúrovo z sześciu par połączeń zrobiło się dziewięć, co pozwoliło wyeliminować sześciogodzinny przestój w środku dnia. Na części linii pojawiły się dodatkowe połączenia wieczorem. Z Żyliny ostatni pociąg do Rajca odjeżdżał już przed 19:00, a wraz ze zmianą rozkładu jazdy dodano pociągi o 20:49 i 22:49 (jeden z nich to pociąg przesunięty z mało atrakcyjnej 3:50). Nowe wieczorne połączenia pojawiły się też między innymi na trasach Lučenec – Poltár – Utekáč i Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov.

Zwiększenie efektywności w niektórych przypadkach odbywało się za wszelką cenę. Widać to w leżącym przy trójstyku granic Słowacji, Czech i Polski regionie Kysuce, na lokalnej linii Čadca – Makov. Od grudnia 2022 r. w połowie tej trasy, na stacji Turzovka, podróżni muszą przesiadać się z jednego składu do drugiego. Zdecydowano się na takie rozwiązanie, bo na odcinku Čadca – Turzovka potoki pasażerskie są znacznie większe niż na dalszym odcinku Turzovka – Makov. Słabiej wykorzystywany odcinek zaczął być obsługiwany krótszym składem.

Także efektywnością uzasadniono decyzję o ograniczeniu ruchu do weekendów, ferii i wakacji na odcinkach Tisovec – Brezno, Studený Potok – Tatranská Lomnica, a także Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (z którego pociągi wycofano w czasie cięcia w 2003 r., ale wkrótce potem przywrócono). Resort finansów zaznacza, że wzdłuż powyższych linii jeżdżą autobusy, a Železničná Spoločnosť dodaje, że gros podróżujących tymi trasami stanowią turyści. Burmistrz Bańskiej Szczawnicy Nadežda Babiaková z partii Smer skarżyła się portalowi Aktuality: – *Miasto jest nie tylko dla turystów, ale też dla ludzi, którzy tu żyją i muszą dojechać do pracy. Dużo mówi się o ekologii, a likwidacja pociągów w dni powszednie spowoduje, że jeszcze więcej ludzi będzie poruszać się samochodami.*

Železničná Spoločnosť podkreśla, że na całej sieci praca eksploatacyjna – czyli łączny dystans pokonywany przez wszystkie pociągi – wyniesie w 2023 r. 38,8 mln km, a zatem o 5% więcej niż 2022 r. oraz o 11% więcej niż w 2019 r.

Jak przewidują analitycy Ministerstwa Finansów, „zwiększenie liczby połączeń przyciągnie więcej pasażerów i spowoduje wzrost przychodów”. Ma to otworzyć drogę do dalszej rozbudowy oferty przewozowej w kolejnych latach, a przy tym do utrzymania dotacji na tym samym poziomie.

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Aby docenić

Widoczna jest nierzadko następująca reguła historyczna. Najpierw się jakąś grupę, np. Indian, Aborygenów itd., zwalczą, ma za dziką, osiedla w rezerwach, wygania, ośmiesza jej kulturę i każe przyjąć inną. Po dokonaniu dzieła przychodzi faza niepamięci albo pamięci takiej, która za wszystko wini wypartą grupę. Raptem po latach grupę zaczyna się pamiętać ciepło, wspominać, jej ślady bada nauka, artyści kręcą współczujące filmy, tworzone są muzea, słychać zachwyty nad wartością umarłej już kultury. By coś pokochać i docenić, trzeba to najpierw zniszczyć?

Trochę podobnie na Mazowszu. Do 1945 roku nad samą Wisłą, a nawet na wiślanych wyspach, od Góry Kalwarii aż po Płock żyli Olendrzy. Po wypędzeniu ich w ciszy niszczyli z ludzką pomocą świątynie, domy i cmentarze. A teraz w Wiączeminie stworzono o Olendrach skansen – starannie wypieszczony. Resztki dziedzictwa kataloguje uniwersytecka etnografia. Wychwala się ich dzielność, solidność, ekologiczność, wykorzystanie przerażających innych wylewów rzeki i powodzi dla znacznych korzyści gospodarczych. – Jeżeli byli aż tak fajni – do przewodniczki w Wiączeminie rzekła dziewczynka – to trzeba było ich nie wysiedlać.



• Świątynia Olendrów w Wymysłu w fazie niepamięci

POD DOBRĄ PRASĄ

„Dla wygody wszystkich pasażerów wybierających się w podróż w gronie minimum 11 osób uruchomiliśmy aplikację, dzięki której wniosek na taki przejazd można złożyć przez internet. Jego rozpatrzenie trwa maksymalnie pięć dni roboczych”

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

OD BAŁTYKU PO TATRY

„Pliszka”

Zielona Góra Główna – Szczecin Główny

Gdy pociąg „Pliszka” w drodze z Zielonej Góry do Szczecina przemierza Puszcę Lubuską, kawalek za przystankiem Pliszka przejeżdża mostem nad niewielką rzeką. Ta rzeka to Pliszka – wypływa z Jeziora Malcz na terenie poligonu Wędrzyn i ma 56 kilometrów długości. Płyne z dala od większych miast, ale przekracza trzy ważne ciągi komunikacyjne: autostradę A2, linię kolejową Warszawa – Berlin oraz łączącą Wrocław, Zieloną Górę i Szczecin Magistralę Nadodrzańską. To właśnie tą linią kursuje pociąg „Pliszka”. Wzdłuż dziko płynącej rzeki istnieje szereg rezerwatów i uroczysk. Swoje ujście Pliszka ma w Uradzie – tu wpada do Odry.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Bardzo dużo ludzi pracowało też na kolei – wspomina Sieczkowski. – Węzeł kolejowy łączył trzy województwa: nasze, kujawsko-pomorskie i pomorskie, do Chojnic dochodziły pociągi. Zanim zlikwidowali, jeździliśmy bez problemu do szkoły do Mławy. Rano mieliśmy pociąg do Działdowa, dokąd dużo ludzi jeździło do pracy, i stamtąd siódma dziesiątka do Mławy. Zamiast to modernizować, zwinęli. Ludzie niestety mają taki styl jakby odwrotnego myślenia. Wolą wybrać w wyborach mrzonkę, kogoś, kto im podstawi dwa autobusy i powie, że będą za darmo jeździli, choć to za ich pieniądze. A po wyborach okazuje się, że nie ma nic. Połączenia z Działdowem są bardzo słabe, a komunikacja na tym odcinku powinna być bardzo dobra, bo z Działdowa mamy połączenia do Warszawy i na Gdańsk szybszymi pociągami. Jak ktoś do mnie przyjeżdża pociągiem, to podjeżdża do Działdowa i jest halt. Bez samochodu nie ma się jak przemieścić. To tak jak w dziejach świata: ktoś wymyślił miecz, to inny wymyślił tarczę, żeby się bronić. Zabrali pociągi, zostały autobusy. Zabrali nam autobusy, niestety musieliśmy kupić samochody. W dodatku najtańsze śmieci, których pozbywał się Zachód. Ale musieliśmy kupić, bo nie mieliśmy jak jeździć”

Magdalena Okraska*, „Nie ma i nie będzie”

*urodzona w 1981 r. działaczka społeczna, publicystka związana z redakcją „Nowego Obywatela”

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

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

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,20 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.