

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

CZY

POWSTANIE

K

?

TARYFA

Wspólny Bilet zepsuty podwyżką

„Utworzymy zintegrowany system pozwalający kupić bilet na przejazd z wykorzystaniem dowolnych środków transportu zbiorowego” – zapisały w umowie koalicyjnej partie tworzące nowy rząd Donalda Tuska. Namiastką tego rozwiązania jest Wspólny Bilet, który umożliwiłby podróże pociągami różnych przewoźników kolejowych z jednym biletem. Zamiast jednak wyeliminować niedociągnięcia tej funkcjonującej od pięciu lat oferty i dążyć do jej rozbudowania, pozbawiono ją sensu. Taki jest skutek dużej podwyżki cen wprowadzonej z początkiem lutego 2024 r.

Przykładowo przejazd ze Wspólnym Biletem pociągami regionalnymi na odległość 50 km zdrożał z dnia na dzień z 13 zł do 22 zł, na odległość 100 km z 20,50 zł do 36 zł, zaś na odległość 150 km z 26,50 zł do 46 zł. W wielu relacjach Wspólny Bilet stał się znacznie droższy niż osobne bilety na pociągi różnych spółek, przez co stracił swój podstawowy atut. Na przykład cena Wspólnego Biletu z Katowic do Wadowic, z przesiadką w Bielsku-Białej z Kolei Śląskich na Polregio, wzrosła z 20,50 zł do 36 zł, podczas gdy dwa oddzielne bilety kosztują w sumie 27,40 zł.

Wspólny Bilet na trasę Radom Główny – Puławy Miasto pokonywaną pociągami Kolei Mazowieckich i Polregio z przesiadką w Dęblinie kosztował przed podwyżką 18,50 zł, a obecnie trzeba za niego zapłacić 29 zł. Natomiast przy zakupie osobnych biletów – Kolei Mazowieckich z Radomia do Dęblina i Polregio z Dęblina do Puław – płaci się łącznie 21,30 zł. Wspólny Bilet stał się też droższy od biletu PKP Intercity, który na trasie z Radomia do Puław kosztuje w taryfie podstawowej 25 zł.

Generalnie ceny Wspólnego Biletu na przejazdy pociągami przewoźników regionalnych na odległości od 21 km do 160 km są teraz o 1-4 zł wyższe od bazowych cen biletów na pociągi kategorii InterCity i TLK. Podwyżka wpisała się więc w stosowaną przez PKP Intercity taktykę podbierania spółkom regionalnym pasażerów podróżujących na krótszych odcinkach.

To właśnie PKP Intercity koordynuje współpracę przewoźników w ramach oferty Wspólny Bilet. Za organizację sprzedaży odpowiada spółka PKP Informatyka – zintegrowała ona systemy kasowe poszczególnych przewoźników, a także oferuje Wspólny Bilet w swoim serwisie internetowym Bilkom.

Wspólny Bilet wprowadzono w grudniu 2018 r. po trwających aż dwa i pół roku pracach prowadzonych przez komitet sterujący, który specjalnie w tym celu został powołany zarządzeniem ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka.

W planach był sukcesywny rozwój oferty – miała ona objąć bilety okresowe, a ponadto na początku 2020 r. resort infrastruktury zapowiadał „rozszerzenie jej o przewoźników autobusowych oraz lokalny transport zbiorowy w poszczególnych aglomeracjach”. Tych zapowiedzi do dziś nie spełniono. Nie wyeliminowano też pułapek zmniejszających użyteczność Wspólnego Biletu. Nie można go kupić na podróże obejmujące przesiadkę krótszą niż 10 min. Ponadto nie jest on dostępny ani u drużyn konduktorskich, ani w automatach biletowych. Dodatkowo na podróże zawierające w sobie przejazd Kolejami Mazowieckimi nie da się kupić Wspólnego Biletu przez internet, natomiast na podróże obejmujące Koleje Dolnośląskie biletu nie można kupić w kasie biletowej.

„Wspólny Bilet to jeden z najistotniejszych projektów wdrażanych przez Ministerstwo Infrastruktury i spółki kolejowe” – informowano w sygnowanej przez resort broszurze „Zmieniamy polską kolej”, w której zamieszczono wypowiedź przedstawiciela ministerstwa: – *Aby zwiększyć komfort podróży i zapewnić przewagę konkurencyjną kolei, wprowadziliśmy Wspólny Bilet. Atrakcyjna oferta przewozowa i obniżenie kosztów przejazdu powinny przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów. Wdrożenie Wspólnego Biletu obniża koszt podróży – zachwalał Andrzej Bittel, który w latach 2016-2023 był wiceministrem infrastruktury w rządzie Prawa i Sprawiedliwości.*

Dziś, po zmianach politycznych, Ministerstwo Infrastruktury dystansuje się od oferty biletowej integrującej przewoźników kolejowych: – *Warunki funkcjonowania Wspólnego Biletu określa umowa zawarta pomiędzy uczestnikami tej inicjatywy. Ministerstwo Infrastruktury nie jest stroną umowy i nie posiada kompetencji do akceptowania działań przewoźników podejmowanych w jej ramach – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” rzecznik prasowy resortu infrastruktury Rafał Jaśkowski. – Zmiana cen została wypracowana wspólnie i uzgodniona przez wszystkich przewoźników uczestniczących w projekcie Wspólnego Biletu. •*

TABOR

Kolejne impulsy afery Newagu

Choć zarząd Newagu idzie w zaparte, to na jaw wychodzą kolejne informacje o dziwnych awariach pociągów Impuls.

Przypomnijmy, w systemach komputerowych tego produkowanego przez Newag taboru hakerzy z grupy Dragon Sector – działając na zlecenie firmy Serwis Pojazdów Szynowych – wykryli zaszyte kody, które unieruchamiały pociągi, aby wymusić na przewoźnikach ich serwisowanie w Newagu. Pluskwa „psuła” Impulsy, gdy osiągnęły 1 mln km przebiegu, wypadała określona data lub gdy oprogramowanie na podstawie pozycji GPS wykrywało trwający co najmniej 10 dni postój na terenie warsztatów konkurencyjnych firm.

W lutym 2024 r. samorząd województwa mazowieckiego – w odpowiedzi na interpelację przewodniczącego sejmiku Ludwika Rakowskiego – poinformował, że w przypadku składów Impuls Kolei Mazowieckich do podejrzanych awarii dochodziło również podczas obsługi rozkładowych połączeń: „Pojazdy typu 45WE wyłączały się samoczynnie, przejeżdżając przez stację Mińsk Mazowiecki”. – *W sumie było kilkanaście takich zdarzeń, które spowodowały unieruchomienie pociągów – precyzuje dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska. – W związku z tymi sytuacjami część z tych pociągów została odwołana, a część odjeżdżała ze stacji z opóźnieniem około 30 min. Każde takie zatrzymanie następowało w peronach, dzięki czemu możliwe było bezpieczne wyjście podróżnych z pociągu oraz przesadzenie ich do innych pociągów kursujących na linii.*

W sąsiedztwie stacji Mińsk Mazowiecki zlokalizowane są zakłady naprawcze taboru, które należą do koncernu Pesa, czyli głównego konkurenta Newagu. Do awarii pociągów Impuls Kolei Mazowieckich dochodziło w latach 2021-2022, akurat po tym, gdy wykonanie planowych przeglądów wszystkich posiadanych 12 składów tego typu przewoźnik zlecił mińskiemu zakładom – w przetargu zaofერowały one wykonanie napraw rewizyjnych za 44,7 mln zł, podczas gdy Newag złożył ofertę opiewającą na 52,8 mln zł.

Jak poinformował samorząd województwa, problem nagłych awarii pociągów Impuls podczas przejeżdżania przez Mińsk Mazowiecki zniknął po wyłączeniu zdalnego dostępu serwisowego do pojazdów oraz zablokowaniu udostępniania ich pozycji GPS systemem firmy Newag. •



• Pociąg elektryczny Impuls Kolei Mazowieckich.

MOBILNOŚĆ

W Górze Kalwarii most dla ludzi?

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w styczniu 2024 r. uzyskała z unijnego instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) dofinansowanie na budowę nowego mostu nad Wisłą w Górze Kalwarii. Jednotorowa przeprawa, będąca wąskim gardłem linii kolejowej Skierniewice – Łuków, ma zostać zastąpiona mostem dwutorowym. Mieszkańcy Góry Kalwarii i okolic chcą, aby budowę nowego mostu kolejowego wykorzystać do stworzenia na nim kładki dla pieszych i rowerzystów, która połączyłaby Górę Kalwarię z leżącą po drugiej stronie rzeki gminą Karczew, zapewniając przy tym alternatywę dla nieprzyjaznego osobom niezmotywowanym mostu ruchliwej drogi krajowej 50.

Obecnie trwa zbieranie podpisów pod petycją do spółki PKP PLK. „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przez most kolejowy przyczyniłaby się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. W znacznym stopniu usprawniłoby to komunikację” – przekonują autorzy petycji. •



● Wypożyczony od SKPL szynobus SN83 jako pociąg Kolei Mazowieckich relacji Ostrołęka – Chorzele.

TABOR

To nie koniec spalinowego kryzysu

Borykające się z brakami sprawnego taboru spalinowego Kolei Mazowieckich wypożyczyły szynobusy od Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych. Dwa szynobusy – jednoczłonowy SN82 i dwuczłonowy SN83 – od 24 stycznia 2024 r. wożą pasażerów między Ostrołęką a Chorzelami.

Koszt dzierżawy dwóch pojazdów do grudnia 2024 r. wynosi 2,3 mln zł, przy czym mazowiecki przewoźnik jest zobowiązany do bieżącego serwisowania taboru w tym okresie. – *Koleje Mazowieckie odpowiadają za przeglądy pierwszego i drugiego poziomu utrzymania, a także za naprawy awarii wynikających ze zużycia eksploatacyjnego czy uszkodzeń wskutek zdarzeń losowych* – mówi rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska.

Wypożyczone temu przewoźnikowi pojazdy zostały wyprodukowane w latach 1981-1983 przez niemiecką fabrykę Düewag dla holenderskiej kolei Nederlandse Spoorwegen. Tabor ten był eksploatowany w Holandii do 2008 r. Sprowadzanie z zagranicy używanego taboru, remontowanie go i udostępnianie polskim przewoźnikom jest ważnym elementem działalności SKPL. Z taboru należącego do tej firmy korzystają też spółki Polregio i PKP Intercity, której pociągi „Bieszczady” i „Wetlina” relacji Zagórz – Kraków oraz „Szczeliniac” i „Sudety” relacji Kraków – Jelenia Góra obsługują trzyczłonowe składy spalinowe SN84, kiedyś używane w Niemczech.

Wypożyczenie przez Koleje Mazowieckie dwóch szynobusów nie rozwiązało problemów z obsługą linii niezelektryfikowanych. Tylko w lutym 2024 r. odwołano 25 pociągów na linii Ostrołęka – Chorzele i 68 pociągów na linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc.

Na linii Sierpc – Płock – Kutno w obliczu problemów z taborem spalinowym Koleje Mazowieckie zdecydowały o tymczasowej zmianie sposobu obsługi tej trasy. Na zelektryfikowanym odcinku Kutno – Płock zaczęły kursować pociągi elektryczne EN57, a na odcinku Płock – Sierpc kursują autobusy zastępcze. Standardowo całą relację od Kutna do Sierpca obsługiwały szynobusy.

– *Obecnie w parku taborowym Kolei Mazowieckich jest 16 spalinowych autobusów szynowych, z czego osiem jest eksploatowanych* – informuje Donata Nowakowska, wliczając w to składy pożyczone od SKPL. – *Pozostałe pojazdy są wyłączone z ruchu. Wynika to z zaplanowanych napraw, usterek i zdarzeń losowych. Dodatkowo zakłócone łańcuchy dostaw powodują wydłużanie terminów napraw i znaczący wzrost cen usług, co zmusza Koleje Mazowieckie do powtarzania procedur wylaniających wykonawców. Problemy na liniach niezelektryfikowanych dotyczą w ostatnim czasie także innych przewoźników.*

Sytuację poprawić może to, że SKPL w lutym 2024 r. wreszcie uzyskał w Urzędzie Transportu Kolejowego dopuszczenie do eksploatacji dwuczłonowych pojazdów DM90. 32 takie szynobusy zostały w 2020 r. kupione w Holandii, gdzie woziły pasażerów w latach 1996-2017. ●

REGION

W Chorzelach busy słabo dowożą

Urząd Miasta i Gminy Chorzele z początkiem 2024 r. uruchomił bezpłatną komunikację lokalną – dociera ona do większości sołectw tej największej obszarowo gminy miejsko-wiejskiej w województwie mazowieckim. – *Moja propozycja i pilotażowy rozkład jazdy zostały poprzedzone wnikliwą analizą, a następnie skonsultowane oraz zaakceptowane przez radę miejską* – ogłaszała burmistrz Chorzel Beata Szczepankowska. – *Młodzież, dorośli, a zwłaszcza osoby starsze będą mieli możliwość dojazdu do szkoły, lekarza, na targowisko, zakupy czy na stacje PKS i PKP.*

Jako że stacja kolejowa Chorzele leży 4 km od centrum miasta, kluczową kwestią jest dowóz mieszkańców na pociągi. Zresztą stworzenie gminnej komunikacji zapowiedziano w połowie 2023 r., gdy Koleje Mazowieckie reaktywowały połączenia Ostrołęka – Chorzele (następnie w grudniu 2023 r. uruchomiono pociągi Polregio na trasie Chorzele – Szczytno – Olsztyn).

Przejazd busem z centrum Chorzel do stacji kolejowej zajmuje według rozkładu jazdy ponad godzinę. Wszystko przez to, że trasy są okólne: busy ruszają z Chorzel, aby przez różne miejscowości wrócić do Chorzel, dopiero pod koniec kursu podjeżdżając do stacji kolejowej. Kierowcy zapewniają, że busy przed udaniem się na stację jeszcze raz pojawiają się na dworcu autobusowym, aby zainteresowani dojazdem z miasta na pociąg nie musieli odbywać rundy po całej gminie. Nie jest to jednak pokazane w rozkładach jazdy wiszących na przystankach.

Na każdej z trzech linii realizowane są tylko dwa kursy dziennie – w swoje okólne trasy busy ruszają z centrum Chorzel o 6:20 i około 13:00. Ponieważ kursy odbywają się o tej samej porze, busy wszystkich linii pojawiają się przy stacji kolejowej o podobnych godzinach – rano o 7:35, 7:50, 8:00, a po południu o 14:25, 14:30, 14:35. Porannych kursów nie zsynchronizowano z kolejowym rozkładem jazdy. Pociąg z Ostrołęki przyjeżdża o 6:16, a do Ostrołęki odjeżdża o 8:51. Pociąg z Olsztyna przyjeżdża o 8:40, a do Olsztyna odjeżdża o 11:09. Popołudniu busy pojawiają się przy stacji mniej więcej w porze przyjazdów pociągów (z Olsztyna o 14:18 i z Ostrołęki 14:30) oraz ich odjazdów (do Olsztyna o 14:36 i do Ostrołęki 14:41). Miejsce postoju busów przy stacji kolejowej w ogóle nie jest oznaczone.

Układ oparty na jednokierunkowych trasach okólnych oznacza, że ze stacji kolejowej da się dojechać wyłącznie do Chorzel, a do innych miejscowości na terenie gminy już nie. Busy jeżdżą tylko w dni robocze. W obliczu znikomej liczby kursów przyjazd z okolicznych wsi do Chorzel – do lekarza, urzędu czy na zakupy – wymaga spędzenia w mieście aż około pięciu godzin.

Na funkcjonowanie komunikacji w 2024 r. Urząd Miasta i Gminy Chorzele uzyskał 286 tys. zł z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. ●



● Pojazdy obsługujące bezpłatną komunikację gminy Chorzele.

POŁĄCZENIA

Pociągi w rozliczeniu

Z dniem 10 marca 2024 r. świętokrzyski zakład Polregio uruchomił pociągi relacji Kielce – Skarżysko-Kamienna – Radom. Połączenia te są „zapłatą” za to, że 14 pociągów Kolei Mazowieckich dojeżdża do Skarżyska-Kamiennej, czyli 6 km w głąb województwa świętokrzyskiego. Uruchomienie pociągów Polregio docierających do Radomia to wynik zawarcia przez samorządy województw mazowieckiego i świętokrzyskiego porozumienia regulującego kwestię organizacji przewozów na linii łączącej dwa regiony.

Pociągi Polregio relacji Kielce – Radom wjeżdżają 34 km w głąb województwa mazowieckiego, ale są tylko dwa dniennie. Dobowa liczba kilometrów pokonywanych przez świętokrzyskie Polregio i Koleje Mazowieckie na terenie sąsiednich województw jest więc podobna.

U każdego z przewoźników obowiązują oddzielne bilety jednorazowe. Za przejazd z Radomia do Skarżyska-Kamiennej Kolejami Mazowieckimi płaci się 15,30 zł, a pociągiem Polregio 13,80 zł. Jedynie wprowadzono ofertę Wspólny Miesięczny – kosztuje 343,70 zł i uprawnia do korzystania między Radomiem a Skarżyskiem-Kamienną z pociągów obydwu spółek (bilet miesięczny tylko na Koleje Mazowieckie kosztuje 321 zł). ●

Wreszcie polskiej kolei po ćwierćwieczu reform udało się osiągnąć lepszy wynik niż w 2000 r., gdy – w dobie dramatycznego niedofinansowania kolei oraz masowych cięć połączeń – przyjęto ustawę o restrukturyzacji PKP. Wtedy pasażerowie odbyli 360,2 mln podróży pociągami, zaś w 2023 r. 374,4 mln.

Odbijanie się polskiej kolei od dna przerwała epidemia koronawirusa – w 2020 r. odnotowano 209,4 mln podróży, najmniej od II wojny światowej. Wygląda jednak na to, że z kryzysu pandemii udało się wyjechać już na dobre. Zarówno PKP Intercity, jak i prawie wszyscy przewoźnicy regionalni odnotowali w 2023 r. wyniki lepsze niż w przedpandemicznym 2019 r. Większość spółek szczeni się też tym, że w 2023 r. udało im się osiągnąć rekordy od czasu rozpoczęcia działalności. Zeszły rok wcale nie był jednak okresem najlepszych wyników kolei regionalnej oraz aglomeracyjnej w województwie mazowieckim.

Porażka systemu

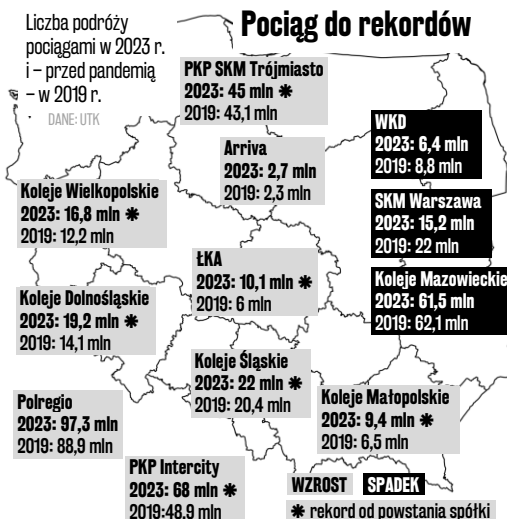
W 2023 r. Koleje Mazowieckie odnotowały 61,5 mln podróży – to rezultat gorszy od wyników osiągniętych nie tylko w rekordowym dla tej spółki 2015 r. (63,2 mln podróży), ale i w przedpandemicznym 2019 r. (62,1 mln podróży). – *Stagnacja przewoźnika Kolei Mazowieckich jest niepokojąca, wczasy operują one w najłudniejszym obszarze Polski* – podkreśla dr Ariel Ciechański, geograf transportu z Polskiej Akademii Nauk. – *Właściwie możemy mówić o pewnej porażce systemu, w którym wzrostowi środków wydawanych na przewozy kolejowe nie towarzyszy wzrost liczby przewiezionych pasażerów. Częściowo można to położyć na karb przebudowy stacji Warszawa Zachodnia.*

Skutki tej dezorganizującej ruch pociągów przebudowy najmocniej odczuła stoleczna Szybka Kolej Miejska. W 2023 r. pociągami tego przewoźnika pasażerowie odbyli 15,2 mln podróży. To nie tylko spadek względem 2022 r. (17,7 mln podróży), ale także wynik dużo słabszy od rekordu osiągniętego w 2014 r. (25,6 mln podróży), jak również wyniku za 2019 r. (22 mln podróży). – *SKM jest w pełni zależna od dostępu do infrastruktury warszawskiego węzła kolejowego, którą zarządza państwowa spółka PKP Polska Linie Kolejowe* – mówi Karol Adamaszek, rzecznik prasowy SKM. – *Prace budowlane i modernizacyjne, jak choćby wielka inwestycja na stacji Warszawa Zachodnia miały w ubiegłym roku znaczny wpływ na przykład na możliwości kursowania przez linię średnicową, co silną rzecz odbiło się na liczbie podróży.*

Realizowane przebudowy mocno wpłynęły również na wynik Warszawskiej Kolei Dojazdowej, z której pasażerowie w 2023 r. skorzystali 6,4 mln razy. To o ponad jedną czwartą mniej niż w 2019 r., w którym WKD odnotowała 8,8 mln podróży. Przez cały 2023 r. miały miejsce utrudnienia związane z rozbudową odcinka Grodzisk Mazowiecki – Podkowa Leśna do dwóch torów. Co więcej, z powodu modernizacji stacji Warszawa

Słabość serca Polski

Coraz więcej ludzi podróżuje polską koleją – w 2023 roku większość spółek osiągnęła najlepsze wyniki od chwili rozpoczęcia działalności. Tymczasem na Mazowszu przewoźnicy tracą pasażerów



Zachodnia od czerwca 2023 r. zmniejszono częstotliwość kursowania WKD, a następnie od września 2023 r. pociągi przestały docierać do centrum stolicy i kończą bieg już na przystanku Warszawa Reduta Ordon (tak ma być aż do połowy 2024 r.).

Kolej bezużyteczna

Utrudnienia związane z przebudowaniami w warszawskim węźle kolejowym powodują, że przewoźnicy nie są w stanie wykorzystać wzrostowego trendu w dojazdach do pracy. Główny Urząd Statystyczny podaje, że od 2016 r. do 2021 r. liczba dojeżdżających z innych gmin do pracy w Warszawie wzrosła z 250 tys. do 390 tys. – przykładowo liczba przyjeżdżających z Piastowa zwiększyła się z 2,4 tys. do 4,4 tys., z Otwocka z 3,1 tys. do 6 tys., a z Legionowa z 4,9 tys. do 9,2 tys.

Wzrosty te mają odzwierciedlenie w ruchu samochodowym. Na przykład – jak wskazują wyniki generalnego pomiaru ruchu – liczba aut osobowych, które przekraczają granicę powiatu legionowskiego i Warszawy, od 2015 r. do 2021 r. wzrosła o 20%: z 55,3 tys. do 66 tys. dziennie.

Nasilające się dojazdy do pracy widać też poza aglomeracją warszawską – od 2016 r. do 2021 r. liczba pracowników docierających z innych gmin do Mławy wzrosła z 3,1 tys. do 5 tys., do Siedlec z 6,3 tys. do 13,6 tys., a do Radomia z 8 tys. do 22,4 tys.

Liczba dojeżdżających do pracy w Płocku z gmin położonych wzdłuż linii kolejowej z Kutna wzrosła z około 600 do 1,6 tys. Problem w tym, że pierwszy pociąg Kolei Mazowieckich z tego kierunku przyjeżdża do Płocka o 7:06, przez co dla zaczynających pracę o 6:00 lub 7:00 kolej jest bezużyteczna.

Drogo i z przesiadką

GUS odnotował wzrost znaczenia dojazdów do Warszawy także spoza ścisłej

aglomeracji: na przykład liczba pracowników dojeżdżających do stolicy z obszaru miasta i gminy Wyszaków w ciągu pięciu lat wzrosła z 1,3 tys. do 2 tys.

Połączenie Wyszkowa z Warszawą to wciąż jednak przykład niewykorzystanego potencjału przez Koleje Mazowieckie – zapewniają one tylko trzy dniennie bezpośrednie pociągi, na które bilet kosztuje 19,70 zł. Jednocześnie prywatne firmy autobusowe realizują z Wyszkowa do Warszawy kilkadziesiąt kursów dziennie, oferując bilety po 9-11 zł.

Na początku lat 90., za czasów jednego PKP, z Wyszkowa do Warszawy jeździło 11 bezpośrednich pociągów. Obecnie Koleje Mazowieckie, przy akceptacji samorządu województwa, opierają swoją ofertę na połączeniach ze zniechęcającymi pasażerów przesiadkami w Tłuszczu.

Tymczasem scalenie relacji pociągów Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa Wileńska mogłoby stanowić otwarcie strategii uatrakcyjniania oferty na trasach, które nie przebiegają przez stację Warszawa Zachodnia, a więc nie są narażone na wywołane tą przebudową ograniczenia przepustowości i zakłócenia. Dodajmy tylko, że w nadchodzących latach spółka PKP PLK chce jeszcze zrealizować modernizację stacji Warszawa Wschodnia oraz przebudowę stolecznej linii średnicowej.

Koleje Mazowieckie oddają pasażerów

– *Oferta Kolei Mazowieckich została praktycznie zabetonowana i ulega tylko nieznacznemu powiększeniu* – zwraca uwagę Ciechański. – *Szczególnie niezrozumiałe jest to, że Koleje Mazowieckie zamiast pocalczyć siatką cogodzinną regionalnych ekspresów o osoby codziennie dojeżdżające do Warszawy, oddają tych pasażerów spółce PKP Intercity.*

Pasażerów Kolei Mazowieckich spółka PKP Intercity przyciąga niższymi cenami biletów, zwłaszcza okresowych. Na przykład bilet miesięczny na trasę Siedlce – Warszawa kosztuje w Kolejach Mazowieckich 521 zł, a w PKP Intercity 454 zł, na trasę Żyrardów – Warszawa w Kolejach Mazowieckich 357 zł, a w PKP Intercity 307 zł, zaś na trasę Mława – Ciechanów w Kolejach Mazowieckich 321 zł, a w PKP Intercity 268 zł.

Koleje Mazowieckie mają świadomość tego, że są drogim przewoźnikiem. Spółka w corocznych sprawozdaniach z działalności wskazuje wysokie ceny biletów jako swoją słabą stronę, a konkurencję cenową innych przewoźników jako zagrożenie. Z tą wiedzą zarząd Kolei Mazowieckich niewiele jednak robi.

Równoległe do sporu o wynagrodzenia w Warszawskiej Kolei Dojazdowej toczył się spór tej spółki z samorządem województwa mazowieckiego o wysokość dotacji – w tym sporze związki zawodowe, chcąc nie chcąc, stały się sojusznikiem zarządu WKD.

Szczyt strajku

Rozmowy na temat wynagrodzeń ciągnęły się kilka miesięcy. Już w połowie 2023 r. związkowcy zażądali podwyżki pensji o 1000 zł i następnie o 800 zł od początku 2024 r. Reakcją zarządu WKD było podwyższenie pensji o 500 zł od lipca 2023 r. To jednak nie usatysfakcjonowało związków zawodowych – w październiku 2023 r. wszczęły one spór zbiorowy z zarządem WKD, a 15 listopada 2023 r. Związek Zawodowy Maszynistów zorganizował strajk ostrzegawczy: w rannym szczycie, od 6:00 do 8:00, pociągi stały.

5 grudnia 2023 r. udało się osiągnąć konsensus – ustalono, że uzupełnieniem wprowadzonej już 500-złotowej podwyżki będzie jednorazowa wypłata 1700 zł na Boże Narodzenie. Zamknęło to jednak tylko temat kwestii plac za 2023 r. Wciąż nie osiągnięto porozumienia dotyczącego wynagrodzeń w 2024 r. Kierownictwo WKD oferowało ich zwiększenie o 500 zł od kwietnia 2024 r., ale związek podtrzymywał żądanie podwyżki o 800 zł od stycznia 2024 r.

Choć spór wciąż nie był rozwiązany, to negocjacje przetrwano na ponad miesiąc. Na początku grudnia 2023 r. WKD poinformowała, że „kolejne spotkanie mediacyjne obejmujące negocjacje w zakresie żądań strony związkowej na rok 2024, odbędzie się z udziałem mediatora w dniu 10 stycznia 2024 r.”.

Na tym spotkaniu również nie osiągnięto porozumienia – zarząd WKD wciąż mówił o podwyżce w wysokości 500 zł. 18 stycznia 2024 r. maszyniści przystąpili więc do strajku – polegał on na wstrzymaniu kursowania pociągów w dni robocze w godzinach 6:00-8:00 i 15:00-17:00. 19 stycznia 2024 r., a więc już w trakcie strajku, odbyło się jeszcze jedno spotkanie. Po tym jak skończyło się fiaskiem, kierownictwo WKD pozwoliło maszynistom prawie tydzień strajkować. Zaskoczony był nawet wiceszef Związku Zawodowego Maszynistów Sławomir Centkowski, czemu dał wyraz w rozesłanym mediom komunikacie: „Zarząd i właściciel – Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego – nie tylko nie dbają o pracowników WKD, ale również nie przejmują się losem pasażerów. Dowodem jest decyzja zarządu WKD o wyznaczeniu terminu kolejnego spotkania dopiero na 24 stycznia 2024 r.”.

Na tym spotkaniu wreszcie jednak udało się osiągnąć porozumienie – zarząd zgodził się na 700 zł podwyżki od lutego 2024 r.

Po macoszemu

Marszałek województwa mazowieckiego dystansował się od sporu placowego w WKD: – *Nie jest tak, że samorząd ma nieograniczone możliwości kreowania wydatków, jeśli chodzi o spółki kolejowe* – mówił Adam Struzik i podkreślał, że za dialog ze związkami odpowiada zarząd

Strajkująca kolejka

Związkowcy wywalczyli podwyżki dla pracowników Warszawskiej Kolei Dojazdowej. A co na strajku maszynistów ugrał zarząd WKD?



• Pociąg Warszawskiej Kolei Dojazdowej na przystanku Kazimierówka.

WKD. Tymczasem zarząd WKD nie był zadowolony z planów samorządu odnośnie finansowania spółki. Gdy w listopadzie 2023 r. nawiązał się do tego sporu, rada nadzorcza – w której większość mają przedstawiciele samorządu Mazowsza – odwołała Jolanę Dalek, wieloletnią członkinię zarządu WKD ds. ekonomiczno-finansowych.

Na początku grudnia 2023 r. projekt budżetu – gdy opiniował go komisje sejmiku – zakładał, że dotacja dla WKD na 2024 r. wyniesie 64,6 mln zł. Byłoby to znacznie mniej niż w budżecie na 2023 r., z którego WKD dostała 73,2 mln zł.

„Oczkiem w głowie właściciela, czyli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, jest duża spółka Koleje Mazowieckie, a do »wukadki« odnosi się po macoszemu” – komentowało wydawane przez Związek Zawodowy Maszynistów pismo „Głos Maszynisty”.

Ostatecznie jednak w uchwalonym budżecie zaplanowane dofinansowanie dla WKD na 2024 r. zaplanowano 74,4 mln zł.

W 2023 r. pociągi WKD przejechały prawie 1,2 mln km, a na 2024 r. zaplanowano pracę eksploatacyjną wynoszącą 1,5 mln km (wzrost związany jest z otwarciem w grudniu 2023 r. drugiego toru między Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim i zwiększeniem częstotliwości na tym odcinku). Nadal jednak praca eksploatacyjna będzie mniejsza niż kilka lat temu – w 2019 r. pociągi WKD przejechały prawie 1,7 mln km. Duża liczba połączeń dawała dobre wyniki przewozowe.

Pasażerowie w korkach

W 2019 r. pociągami WKD pasażerowie odbyli 8,8 mln podróży, był to najlepszy wynik od wyjścia spółki z Grupy PKP i przejścia jej przez samorządy. Następnie w 2020 r. – gdy nastąpiła epidemia koronawirusa

– przewozy stopniały prawie o połowę i wyniosły zaledwie 4,6 mln podróży. Wyników sprzed epidemii wciąż nie udało się odbudować. W 2023 r. podróżni wsiadli do pociągów WKD 6,4 mln razy – to wynik gorszy niż w 2022 r. (6,7 mln podróży).

Zmniejszająca się liczba pasażerów jest w dużej mierze skutkiem zakłóceń wywołanych pracami modernizacyjnymi. Od maja 2022 r. aż do grudnia 2023 r. miały miejsce utrudnienia związane z dobudową drugiego toru na odcinku Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki. Zanim te utrudnienia się skończyły, zaczęły się następne – i to znacznie poważniejsze, albowiem dotyczące najbardziej wykorzystywanego odcinka linii WKD: wjazdu do centrum Warszawy.

Z powodu realizowanej na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe przebudowy stacji Warszawa Zachodnia najpierw od czerwca 2023 r. poważnie zmniejszono częstotliwość kursowania WKD, a następnie od września 2023 r. jej pociągi w ogóle przestały dojeżdżać do dworca Warszawa Śródmieście WKD. Kończą bieg na peryferyjnym przystanku Warszawa Reduta Ordon, skazując pasażerów na przesiadkę do autobusów i dojazd do centrum zakorkowanymi Alejami Jerozolimskimi. W korkach tych stoją też pasażerowie WKD, którzy w obliczu utrudnień przesiadli się do samochodów. Taka sytuacja ma utrzymać się do połowy 2024 r., o ile prace na obejmującej tory WKD części stacji Warszawa Zachodnia nie przedłużą się.

Kierowany przez Michała Panfilę zarząd WKD łatwo przystał na prawie roczne wstrzymanie ruchu i nie kruszył kopii o to, żeby – tak jak na pozostałej części stacji Warszawa Zachodnia – zapewnić dla WKD przynajmniej ograniczoną przejeżdżalność

KAROL TRAMMER

– *Piekło się rozpełtało wtedy, kiedy powiedzieliśmy, że to eksperci podejmą decyzję* – powiedział 11 lutego 2024 r. na spotkaniu z mieszkańcami Morąga premier Donald Tusk.

Decyzja ma dotyczyć przyszłości CPK. Eksperci to pracownicy firm, które mają przeprowadzić audyt tego przedsięwzięcia. Piekło to natomiast publiczna dyskusja, w której padają głosy, że Polska potrzebuje megalotniska i kolei dużych prędkości.

Pod znakiem zapytania

– *Nagle wybuchła wielka debata i gigantyczne emocje w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego* – przemawiał Tusk do morażan. – *Sluchajcie, na temat tego, gdzie mają lądować i startować samoloty, jak mają biec tory kolejowe, jaka lokalizacja jest najlepsza, wypowiedziało się już ponad tysiąc celebrytów, pisarzy, aktorów i oczywiście działaczy partyjnych.*

Następnie jednak padły słowa, które część dziennikarzy i ekspertów uznała za może szorstką, ale jednak przychylną szefa rządu dla całej koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego: – *Projekt, który nazywa się dzisiaj CPK, przeprowadzimy w interesie Polski za publiczne pieniądze policzone co do grosza. Nie będzie milionów wypłacanych ludziom za koszenie łąki w Baranowie, nie będzie niesprawiedliwych wywłaszczeń. Będziemy stawiali to z głowy na nogi, tak żeby nikt w Polsce nie pomyślał, że choćby jedna złotówka została zmarnowana* – mówił Donald Tusk. – *Wiem, ile nadziei budzi jakaś taka ambitna, fajna inwestycja, która podniesie nasze możliwości infrastrukturalne, cywilizacyjne na wyższy poziom. Ja tylko tę decyzję podjąłem – i w ogóle o innej mowy być nie może – żeby szybko i obiektywnie ocenić, co z punktu widzenia interesów kraju jest najlepsze: jakie miejsce, jaka skala, którądy mają iść tory szybkiej kolei.*

Nieśmiałe zadowolenie zwolenników Centralnego Portu Komunikacyjnego trwało krótko. Donald Tusk szybko bowiem zmienił ton: – *CPK to inwestycja, która jest zaplanowana na minimum 155 mld zł* – powiedział 13 lutego 2024 r. podczas rady gabinetowej. – *Wszystkie dotychczasowe ekspertyzy stawiają pod znakiem zapytania całą inwestycję. Wielki niepokój budzą te aspekty wśród województw, tam gdzie dobrze funkcjonują lotniska regionalne.*

Potworne koszty

Oś konfliktu biegnąca między Centralnym Portem Komunikacyjnym a lotniskami regionalnymi wpisuje się w spór dotyczący podstawowej kwestii, w której Platforma Obywatelska chce się odróżnić od Prawa i Sprawiedliwości. Chodzi o podejście tych ugrupowań do samorządu terytorialnego. PiS ograniczał rolę samorządów i stawiał na centralne zarządzanie ze szczebla rządowego, a PO prezentuje się jako ugrupowanie, które samorządom przywróci silną pozycję.

Tworzenie lotnisk regionalnych – dla których CPK może stać się zagrożeniem – stanowiło przejaw samorządowo-rządowej kooperacji pod wodzą Donalda Tuska, gdy był premierem w latach 2007-2014. Do tych

Szprychy sporu

Dlaczego rząd Donalda Tuska nie potrafi odpowiedzieć, na pytanie, czy powstanie Centralny Port Komunikacyjny

CZY
POWSTANIE
K ?



• Posłanki Platformy Obywatelskiej Gabriela Lenartowicz i Ewa Kołodziej z mieszkańcami Łazisk Górnych protestującymi przeciwko wytyczeniu szprychy CPK przez osiedle Mokre. Plac Sejmu Śląskiego w Katowicach, marzec 2023 r.

czasów Tusk czuje nostalgię i – w obliczu nadchodzących wyborów samorządowych – marzy o ich powrocie. Wszak po wyborach samorządowych w 2010 r. Platforma weszła w koalicję rządzącą we wszystkich sejmikach wojewódzkich, a PiS w żadnym.

Tak na początku listopada 2023 r. Tusk wspominał tamte czasy: – *Dużo wysiłku włożyłem w to, żeby przygotować Polskę do Euro 2012 i wtedy budowaliśmy albo rozbudowywaliśmy lokalne, regionalne lotniska. Tak na zdrowy rozum ja wolę w Trójmieście wsiąść w taksówkę i w 20 minut być na lotnisku niż pojechać na dworzec, wsiąść w pociąg i dalej do Baranowa między Łodzią i Warszawą. Już nie mówię, ile to lat będzie trwało i jakie to są potworne koszty.*

Żeby w ogóle był jakiś ruch lotniczy

Koszty, które samorządy ponoszą na ukryte dotowanie linii lotniczych, już tak Donalda Tuska nie przerażają. Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego – gdzie marszałkiem jest Piotr Całbecki z PO – za „promocję regionu” zapłacił w październiku 2023 r. 12 mln zł liniom Lot, w listopadzie 2023 r. 15 mln zł liniom Wizz Air, zaś w lutym 2024 r. 33 mln zł liniom Ryanair. Oficjalnie to zapłata za publikowanie przez linie lotnicze materiałów promocyjnych w czasopiśmie rozdawanych pasażerom czy umieszczanie symboli regionu na kadłubach samolotów. Przede wszystkim jest to jednak dar dla linii lotniczych, żeby chciały latać na lotnisko Bydgoszcz-Szwederowo. W ten sam sposób finansuje się loty do portów Olsztyn-Mazury czy Zielona Góra-Babimost.

Nie jest to nowy problem. 10 lat temu stał się nawet tematem podsłuchanej rozmowy w restauracji Sowa i Przyjaciele. – *My ich*

dotujemy pod stołem, żeby w ogóle był jakiś ruch lotniczy – mówił o tanich liniach lotniczych podsłuchany w lipcu 2013 r. Bartłomiej Sienkiewicz, który wtedy był w rządzie Donalda Tuska ministrem spraw wewnętrznych, a dziś jest ministrem kultury. Dopytywany wówczas przez media Tusk dementował słowa członka swojego rządu, zapewniając, że „w żaden sposób nie są adekwatne do rzeczywistości”: – *Nie ma żadnego stołu, nie ma żadnych dotacji.*

Dziś o dotacjach mówi się już całkiem otwarcie. – *Wciąż musimy cudować: organizować połączenia lotnicze na podstawie promocji województwa lubuskiego poprzez loty. Podobnie jest też w innych regionach* – mówiła we wrześniu 2023 r. marszałek województwa lubuskiego Elżbieta Polak z PO na Kongresie Regionalnego Rynku Lotniczego. – *Dziś rozmawiamy też o zmianach fundamentalnych, które należy wprowadzić tu i teraz: żeby porty regionalne na stałe wpisały się w mapę rozwoju lotnictwa w Polsce.*

W październiku 2023 r. Elżbieta Polak z fotela marszałka województwa lubuskiego przesiadła się w ławy sejmowe.

Idziemy do pracy

Donald Tusk musi mieć na uwadze głos samorządowców i parlamentarzystów Koalicji Obywatelskiej. Część z nich na sprzeciw wobec megalotniska i szprych kolejowych oparła swoje kampanie.

– *Jeśli wygramy wybory, zablokujemy budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego* – mówił we wrześniu 2023 r. na wiecu przedwyborczym w Jarocinie poseł Mariusz Witczak. – *To przedsięwzięcie zostanie przez nas zweryfikowane i zablokowane. Żeby to ►*

► *zrobić, musi się jednak zmienić władza. Dlatego musimy wygrać wybory.*

Poseł Krzysztof Grabczuk z Chelma podczas kampanii pojawiał się na protestach przeciw szprysze, która ma przeciąć powiaty krasnostawski, zamojski i tomaszowski.

Łódzka posłanka Małgorzata Niemczyk przed wyborami odwiedziła w Brzezinach dom rodziny zagrożonej wywłaszczeniem pod linię dużych prędkości. Kilka dni później w tym samym domu zjawił się Donald Tusk.

Niemczyk, Grabczuk i Witczak należą do wymierzonego w CPK parlamentarnego zespołu ds. przeskalowanych inwestycji i przymusowych wywłaszczeń. W tym 11-osobowym gremium zasiadają wyłącznie parlamentarzyści Koalicji Obywatelskiej. Szefową zespołu jest Gabriela Lenartowicz – posłanka z okręgu obejmującego powiaty miłkowski, rybnicki i wodzisławski, gdzie występuje duży sprzeciw wobec przebiegu projektowanej już od niemal roku szprychy z Katowic do granicy z Czechami. W połowie października 2023 r., gdy tylko ogłoszono wyniki wyborów, Lenartowicz oznajmiła: – *Idziemy do pracy, przywrócimy racjonalny projekt. Zatrzymamy megalomański, społeczny i aekonomiczny, nieracjonalny projekt* – mówiła do wyborców na rynku w Rybniku. – *Możecie spać spokojnie w swoich domach i odpoczywać w swoich ogrodach. Zadbamy o to, aby do naszego regionu dojeżdżała kolej przyjazna, szybka, ale nie przejeżdżająca po ludzkim życiu i domach.*

Do lutego 2024 r. członkiem zespołu był Maciej Lasek, ale odszedł z niego po objęciu funkcji wiceministra funduszy i polityki regionalnej oraz pełnomocnika ds. CPK.

Wstrzymaliśmy puszczenie

Maciej Lasek to inżynier lotnictwa i pilot, w latach 2012-2016 kierował Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych. W rządzie nadzoruje Centralny Port Komunikacyjny i koordynuje jego audyt.

– *Szeroko zakrojone zaangażowanie środków publicznych wymaga uprzedniego sprawdzenia, czy planowane wydatki są w pełni uzasadnione, dlatego niezbędne jest przeprowadzenie kompleksowego audytu* – mówił w styczniu 2024 r. w sejmie Lasek, określając budowę nowego lotniska jako potencjalną, tłumacząc, że dalsze decyzje zależą od wyników audytu.

Do czasu wykonania audytu zamrożono podejmowanie istotnych decyzji. Na przykład nie złożono przyszykowanych już wniosków o dofinansowanie unijne na budowę linii Warszawa – Łódź oraz dokumentację węzła przy Centralnym Porcie Komunikacyjnym. – *Wstrzymaliśmy puszczenie do UE wniosku na dokumentację węzła CPK, bo chcemy to zrobić, gdy będzie decyzja kierunkowa, co dalej z całym projektem* – mówił Lasek „Gazecie Wyborczej”.

20 lutego 2024 r. Lasek poinformował, że zakończenie audytów jest przewidziane na lipiec-sierpień 2024 r. Może być problem z dotrzymaniem tego terminu, bo jak na razie trzy z ośmiu przetargów na audyty zostały przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny unieważnione. Ofertę na audyt spraw kadrowych złożyła firma, która wcześniej

pracowała dla CPK i przez to mogła nie być bezstronna. W przetargu na weryfikację harmonogramów inwestycji kolejowych i lotniskowej spółka CPK wybrała ofertę firm z niewielkim doświadczeniem, aby zaraz potem „w trosce o zapewnienie najwyższej jakości audytu” unieważnić postępowanie.

Od lutego 2024 r. obowiązki prezesa CPK pełni Dariusz Kuś, który w latach 2007-2023 był szefem lotniska we Wrocławiu. – *Nie ulega wątpliwości, i co do tego również jest konsensus, że zielone światło dla rozwoju lotnisk regionalnych musi się palić w sposób bezustanny* – mówił Kuś portalowi Rynek Lotniczy w listopadzie 2023 r. Stwierdził też, że „Centralny Port Komunikacyjny nie powstanie”. – *Należy od razu oddzielić projekty kolejowe od lotniczych i o programie kolei dużych prędkości dyskutować i decydować niezależnie od projektu centralnego portu lotniczego.*

Już pod kierownictwem Kusia, pod koniec lutego 2024 r., spółka CPK – nie czekając na wyniki audytów – za 230 mln zł zleciła zaprojektowanie linii kolei dużych prędkości na odcinku z Sieradza do Poznania.

Sabotaż na wielu polach

Minister funduszy i polityki regionalnej Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz z Polski 2050 daje szansę CPK – zarówno komponentowi kolejowemu, jak i lotniczemu: – *Absolutnie nie przyjmuję takiej argumentacji, że to jest wielki projekt i dlatego nas nie stać* – mówiła w radiu RMF. – *Polskę dzisiaj stać na duże projekty. Tak więc jeżeli ten projekt się opłaca, jeżeli spowoduje, że będziemy mieli dobrą komunikację lotniczą, jeżeli to będzie się wiązało z efektywną komunikacją pociągów, to jak najbardziej tak, ale to trzeba wykazać w audycie.*

Resort Pełczyńskiej-Nałęcz wkrótce ma przestać nadzorować CPK. – *Pracujemy nad tym, żeby miejsce wykonywania działań pełnomocnika wróciło do Ministerstwa Infrastruktury* – oznajmił w sejmie Maciej Lasek, zapowiadając tym samym odwołanie zmiany, która zaszała w rządzie PiS. W 2022 r. pełnomocnik ds. CPK Marcin Horała wraz ze swoim biurem przeniósł się z Ministerstwa Infrastruktury do resortu funduszy i polityki regionalnej. Powodem były konflikty Horały z ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem.

Autor koncepcji centralnego lotniska wraz z prowadzącymi do niego szprychami kolejowymi Patryk Wild na zorganizowanej przez serwis internetowy Ujawniamy debacie na temat CPK powiedział, że Adamczyk „sabotował ten projekt na wielu polach”.

Pytanie, jakie będzie podejście do CPK w Ministerstwie Infrastruktury. Na razie z tego resortu popłynął sygnał o rozszerzeniu zakresu zadań CPK poprzez przejęcie przez tę spółkę części przedsięwzięć, za które dziś odpowiadają PKP Polskie Linie Kolejowe.

– *CPK został pomyślany jako spółka celowa do realizacji konkretnych zadań inwestycyjnych i linii kolejowych biegnących w nowym śladzie. Został w niej zgromadzony w ostatnich latach spory zasób wiedzy i zbudowany sprawny zespół, który mógłby prowadzić inwestycje również obejmujące*

inne projekty kolejowe. W takim scenariuszu PKP PLK mogłyby się skupić głównie na utrzymaniu i mniejszych inwestycjach. To mogłoby przynieść poprawę i większą efektywność w obu rodzajach zadań – powiedział portalowi Rynek Kolejowy wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak (w latach 2018-2020 zasiadał on w zarządzie spółki CPK).

Szefem resortu infrastruktury jest Dariusz Klimczak z Polskiego Stronnictwa Ludowego. – *Ten projekt tak wiele pieniędzy pochłonął, że nie ma mowy o tym, że będzie skasowany. Pytanie, w jakim formacie będzie kontynuowany* – oznajmił w telewizji TVN24 Klimczak, jeszcze przed objęciem funkcji ministra. Jego partia jednak nie kryje się z niechęcią do CPK.

– *Megalomania, epatowanie pięknymi makietkami, wizjami* – mówił portalowi Rynek Lotniczy marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik z PSL. – *Czy w związku z budową CPK mamy zamknąć wszystkie regionalne porty? Bo im takie lotnisko może bardzo zaszkodzić, odebrać bardzo wielu pasażerów.*

Struzik opowiada się za duoportem lotnisk w Warszawie i Modlinie, zaś prezes PSL Władysław Kosiniak-Kamysz za triportem: – *Trzeba rozbudować Okęcie, Modlin i Radom* – mówił we wrześniu 2023 r. w radiu RMF.

Gorący kartofel

O sceptykach dość dosadnie powiedziała szefowa klubu parlamentarnego Lewicy: – *Myszę, że jest wiele powodów i wiele grup interesu, które są czynnymi szatanami nie chcącymi powstania inwestycji* – oznajmiła Anna Maria Żukowska w internetowym kanale Zero. Gdy prowadzący rozmowę Robert Mazurek dopytywał, jakie to grupy, odparła: – *Takie, które na przykład są związane z lotniskiem w Modlinie w sposób personalno-finansowy – jest to samorząd województwa mazowieckiego od lat związany z PSL.*

– *Polska potrzebuje, jako piąta gospodarka Unii Europejskiej, dużego hubu transportowego – zarówno kolejowego, jak i lotniczego* – mówiła Radiu Wnet Żukowska, która jawi się jako entuzjastka CPK nie tylko na tle całej koalicji, ale też swojej partii. Wiceprzewodnicząca Nowej Lewicy Joanna Scheuring-Wielgus tak wypowiedziała się dla Wirtualnej Polski: – *Zawsze byłam przeciwniczką centralnego portu lotniczego. Nowa Lewica jest za koleją, za rozwojem kolei. Zawsze mówiliśmy: po co nowy port lotniczy, zainwestujmy w koleję.*

Na Lewicy zdania są jak widać podzielone. – *Myszę, że docelowo Okęcie jest niewystarczające, jeżeli chodzi o Warszawę i centrum Polski. Docelowo należałoby rozważyć, czy CPK to nie jest to rozwiązanie. Należy przeanalizować, użyć ekspertów do tego i podjąć w końcu decyzję* – powiedział portalowi Wirtualna Polska Marcin Kulasek, poseł Nowej Lewicy i z ramienia tej partii wiceminister aktywów państwowych. Po czym dodał: – *Rząd nie do końca wie, co z tym gorącym kartoflem zrobić.*

Sprzeciw Mikołaja Dorożały wobec Centralnego Portu Komunikacyjnego zrodził się w położonej na zachodzie województwa łódzkiego gminie Błaszki. Z planów spółki CPK wynika, że gmina ta ma znaleźć się w kleszczach między dwiema liniami kolei dużych prędkości: szprychą Warszawa – Łódź – Wrocław i odgałęziającą się od niej szprychą Sieradz – Poznań.

Mały domek i idiotyczny projekt

41-letni Mikołaj Dorożała od kilku lat mieszka pod Błazkami. – *Właśnie tutaj, na rodzinnej działce mojej żony, wybudowaliśmy mały domek, by zaraz po zamknięciu budowy dowiedzieć się, że w nowym wariantcie kolei CPK wielu naszym sąsiadom grozi wywłaszczenie. Natychmiast zaangażowałem się po stronie lokalnej społeczności w tej nierównej walce z rządowym megalomańskim projektem* – mówi Dorożała w wywiadzie opublikowanym przez portal Łask Online pod tytułem „Nie jestem i nie chcę być kolejnym etatowym politykiem”. – *Nie możemy wydawać miliardów na CPK, który powstaje w kompletnym oderwaniu od obecnej sieci transportowej i ignorować tego, że ludzie bez samochodu nie są w stanie normalnie funkcjonować mieszkając na przedmieściach dużego miasta czy w małej gminie.*

Gdy we wrześniu 2022 r. w gminie Błaszki miało odbyć się spotkanie na temat przebiegu szprych, Dorożała był wśród osób, które nie wpuściły przedstawicieli spółki CPK do miejscowego domu kultury. Następnie protestujący zablokowali drogę krajową 12. Cztery dni później pojawił się w Błazkach Szymon Hołownia: – *Mieszkańcy Błazek i wielu, wielu innych miejscowości w obszarze CPK protestują od miesięcy przeciwko tej bezsensownej i bezrozumnej inwestycji naszego rządu. My zaś deklarujemy: dolożymy wszelkich starań, aby wesprzeć was w walce o wasze małe ojczyzny* – mówi szef partii Polska 2050. – *Dopilnujemy tego, aby ten idiotyczny projekt nigdy nie został wprowadzony w życie.*

Szymon Hołownia został ściągnięty do Błazek dzięki temu, że Mikołaj Dorożała połączył swoją aktywność przeciwko CPK z działalnością w ugrupowaniu Polska 2050.

Dorożała uczestniczył w protestach nie tylko w Błazkach, ale również w innych miejscach, przez które wytyczono szprychy. Był między innymi na manifestacji w Katowicach, wiecu w Jaktorowie na Mazowszu czy blokadzie drogi w Izbicy na Zamojszczyźnie. Jesienią 2022 r. na odbywającej się w Warszawie ogólnopolskiej manifestacji przeciwników nowego lotniska i szprych kolejowych Dorożała niósł planszę z napisem „CPK to centralny przekręt kasy”.

Nie dla CPK, tak dla PiS

W październiku 2023 r. Mikołaj Dorożała był kandydatem Polski 2050 na posła. Na swojej wyborczej stronie internetowej pisał: „Chcę żyć w kraju, w którym mieszkańcy mniejszych miast i wsi nie są wykluczeni komunikacyjnie, mają dostęp do usług zdrowotnych i edukacyjnych, a państwo nie wchodzi z buciarami w ich życie,

Prywatna opinia

Wiceminister klimatu Mikołaj Dorożała mieszka w gminie, przez którą przebiec mają dwie szprychy CPK. „Zrobię wszystko, żeby ten projekt w tej postaci nigdy nie został zrealizowany” – mówił przed wyborami

CZY
POWSTANIE
K ?



• Przewodniczący partii Polska 2050 Szymon Hołownia w podróży z Mikołajem Dorożalą.

wywłaszczając ludzi za bezcen pod megalomańskie projekty w stylu CPK”.

Dorożała startował z okręgu obejmującego północną i zachodnią część województwa łódzkiego. Połowa powiatów w tym okręgu ma zostać przecięta koleją dużych prędkości – wydawało się więc, że to idealny teren dla kandydata, który otwarcie sprzeciwia się budowie CPK. – *Zrobię wszystko, żeby ten projekt w tej postaci nigdy nie został zrealizowany* – mówił Dorożała przed wyborami. Ostatecznie zdobył w nich 6308 głosów – za mało, aby uzyskać mandat posła. W swojej gminie Błaszki dostał tylko 255 głosów – wyprzedziło go aż dziewięciu innych kandydatów, z czego pięciu z Prawa i Sprawiedliwości. W gminie Błaszki – mimo kontrowersji związanych z wytyczeniem przez jej teren dwóch szprych do Centralnego Portu Komunikacyjnego – kojarzony z tym przedsięwzięciem PiS zdobył 54% głosów. Partie sceptyczne wobec CPK uzyskały tu znacznie mniejsze poparcie: na listę Polski 2050 i Polskiego Stronnictwa Ludowego oddano 17% głosów, zaś na Koalicję Obywatelską 14% głosów.

Generalna dyrekcja blokowania CPK?

Mikołaj Dorożała nie został posłem, ale po wyborach trafił do Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Objął stanowisko wiceministra i głównego konserwatora przyrody – zajmuje się leśnictwem, łowiectwem oraz ochroną przyrody.

Mianowanie Dorożały na głównego konserwatora przyrody to zerwanie z tradycją powierzania tej funkcji przedstawicielom nauk przyrodniczych lub leśnikom. Dorożała z wykształcenia jest politologiem, a jego

dotychczasowa kariera związana była z koncernami medialnymi ITI Neovision, Discovery, Turner i StreamOnline. W latach 2006-2010 był miejskim radnym Lewicy i Demokratów w Gnieźnie, skąd pochodzi.

Pierwszą znaczącą decyzją Mikołaja Dorożały na stanowisku wiceministra było wstrzymanie wycinek lasów w 10 rejonach Polski. Zapowiedział również tworzenie nowych parków narodowych.

W zakres ministerialnych obowiązków Dorożały wchodzi nadzór nad Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska. GDOŚ i podlegające jej regionalne dyrekcje ochrony środowiska zajmują się oceną oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych na środowisko. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to warunek modernizacji i budowy linii kolejowych oraz realizacji przedsięwzięć związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Bez decyzji środowiskowej nie można uzyskać decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę.

Marcin Horała, który w rządzie PiS pełnił funkcję pełnomocnika ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, zasugerował, że Dorożała – jako przeciwnik CPK – będzie wpływał na podlegającą mu Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, aby wydłużała procedury środowiskowe dotyczące szprych kolejowych i w ten sposób blokowała przejście do etapu budowy tych linii.

– *GDOŚ wyda w pełni niezależne decyzje dotyczące CPK* – zapewnia wiceminister Mikołaj Dorożała. – *Moja prywatna opinia nie ma i nie będzie miała wpływu na decyzje rządu. Poczekajmy na audyt CPK, on wyjaśni wiele wątpliwości.*

KAROL TRAMMER

Tak jak komponent lotniczy Centralnego Portu Komunikacyjnego jest traktowany jako zagrożenie dla lotnisk regionalnych, tak komponent kolejowy – zakładający budowę linii dużych prędkości – bywa uznawany za zagrożenie dla rozwoju istniejących linii kolejowych.

Lokalne społeczności, gdy dowiadują się o planie wytyczenia szprychy przez swoją małą ojczyznę, odbierają to jako zagrożenie dla lokalnych tkanek, a nie infrastrukturę, która może zapewnić im szybki dojazd do dużych miast.

Efekt tunelu

W dokumencie „Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego” Komisja Europejska już w 1999 r. przestrzegała przed efektem tunelu, który tworzy się, gdy koleje dużych prędkości, łącząc duże aglomeracje, przecinają tereny peryferyjne bez zapewnienia połączeń ich mieszkańcom. Wygląda na to, że planiści komponentu kolejowego CPK mieli w tyle głowy powyższe zagrożenie. W wybranym już wariantcie przebiegu najważniejszej szprychy – czyli rozwidlającej się linii dużych prędkości z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania – zaplanowano kilka stacji pośrednich zarówno w mniejszych miastach, jak i w gminach wiejskich.

Na wlocie do aglomeracji łódzkiej od strony Warszawy powstanie ma stacja w Brzezinach. Do tego liczącego 12 tys. mieszkańców miasta powiatowego obecnie nie da się dojechać pociągiem – zbudowanie szprychy będzie więc oznaczać, że Brzeziny uzyskają dostęp do kolei. Stacja – która ma być zlokalizowana niecałe 2 km od centrum miasta – umożliwi ma dojazd do centrum Łodzi w 10 min. (samochodem jedzie się około 30 min., a autobusem około 50 min.).

Jak wynika z wariantu inwestorskiego, stacja Brzeziny będzie jedyną – oprócz terminalu kolejowego na lotnisku – pośrednią stacją pasażerską na linii dużych prędkości między Warszawą a Łodzią. Wycofano się bowiem z wcześniej rozważanego stworzenia stacji Bolimów i Łyszkowice, choć linia ma biec tuż przy tych miasteczkach, a szybkie połączenia zapewniłyby obszarom między Łodzią a Warszawą, które leżą w oddaleniu od istniejących linii kolejowych, poprawę dostępności do obydwu tych miast.

Rewolucja na peryferiach

Na zachód od Łodzi zaplanowano stację pasażerską w gminie wiejskiej Wodzierady, która liczy 3,7 tys. mieszkańców.

Kolejną gminą wiejską, w której wariant inwestorski przewiduje stworzenie stacji, jest licząca 2,5 tys. mieszkańców gmina Czajków – leży ona w województwie wielkopolskim na granicy z województwem łódzkim. Z Czajkowa do Poznania jest 170 km, a do Łodzi 105 km. Peryferyjność tego rejonu pogłębia to, że znajduje się on pośrodku dużej białej plamy w sieci kolejowej – z Czajkowa do najbliższych stacji kolejowych jest około 30 km. Dlatego powstanie stacji pasażerskiej na linii dużych prędkości byłoby rewolucją nie tylko dla gminy Czajków, ale też sąsiednich gmin Brąszewice i Klonowa w

Komponent regionalny

Kto na szybkiej kolei zyska, a kto straci? Jak kolej dużych prędkości wpływa na rozwój regionów i ich dostępność komunikacyjną

CZY
POWSTANIE
K ?



Fot. Jean-Louis Zimmermann

• Linie Paryż – Strasburg tak zaplanowano, aby dostęp do połączeń miał każdy mijający departament. Postój pociągu TGV na położonej na obszarze wiejskim stacji Meuse.

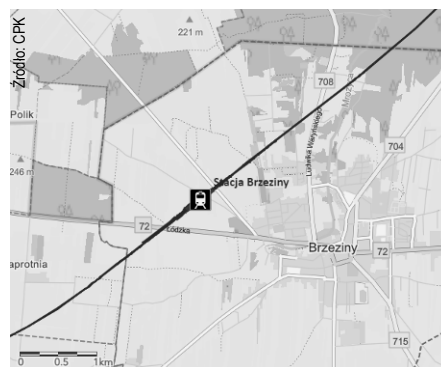
województwie łódzkim. Kolej dużych prędkości może bowiem zapewnić dojazd stąd do Łodzi i Wrocławia w mniej niż godzinę.

Przyjęty przez CPK wariant przebiegu odgałęzienia od Sieradza do Poznania przewiduje budowę stacji pasażerskich w Błaszach w powiecie sieradzkim i Nowym Mieście nad Wartą w powiecie średzkim.

Stacje pośrednie na liniach dużych prędkości nie będą oczywiście odpowiedzią na potrzeby mobilności w skali lokalnej, związane z dojazdem do miejscowych szkół, sklepów, urzędu gminy czy ośrodka zdrowia. Za to otwierają dostęp do miejsc pracy i nauki w dużych miastach, co pozwala w nich pracować czy studiować bez wyprowadzania się ze swojej małej ojczyzny.

Atrakcyjny adres

W Niemczech efekt w postaci wzrostu liczby ludności przyniosło wybudowanie na linii dużych prędkości Frankfurt nad Menem



• Stacja Brzeziny na mapie prezentującej planowany przebieg linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław.

– Kolonia stacji w Montaubaur, 15-tysięcznym mieście leżącym pośród wzgórz Westerwald na peryferiach landu Nadrenia-Palatynat. Pociągami InterCityExpress można stąd dojechać w około 40 min. do Frankfurtu nad Menem i Kolonii. Od otwarcia stacji w 2002 r. miastu Montaubaur przybyło 2 tys. mieszkańców, a przy tym – jak wskazały statystyki kolei Deutsche Bahn – jest to miasto, w którym odnotowano największy w całych Niemczech odsetek mieszkańców posiadających roczny bilet sieciowy na kolej BahnCard 100.

Obok stacji Montaubaur powstał nowy kwartał zabudowy, na który składają się dworzec autobusowy, centrum handlowe, budynki mieszkalne i biurowce, w których siedziby ma między innymi kilka dużych firm branży informatycznej. Małe miasto z szybkim dojazdem koleją do dwóch aglomeracji – kolońskiej i frankfurckiej – okazało się być atrakcyjnym adresem.

Dziś już mało kto pamięta, jakie emocje budziła decyzja, że na linii dużych prędkości Kolonia – Frankfurt nad Menem powstaną stacje Montaubaur oraz Limburg Süd na obrzeżach 36-tysięcznego miasta Limburg an der Lahn. To, że część mknących 300 km/h pociągów InterCityExpress stanie po drodze, by zabrać pasażerów z mniejszych miast, nazwano na łamach tygodnika „Der Spiegel” drogim kuriozum i zapłatą dla samorządów, aby nie piętrzyły trudności podczas budowy linii. Dziennikarze wieszcyli, że Montaubaur i Limburg Süd będą stacjami-widmo, a dziś korzysta z nich po 2-3 tys. pasażerów dziennie.

Nikt nie myślał

Emocje towarzyszyły też budowie stacji ►

► pośrednich na liniach dużych prędkości we Francji – zlokalizowane z dala od dużych miast stacje ochrzczono mianem dworców buraczanych.

Takie stacje powstały już w 1981 r. na pierwszej francuskiej linii dużych prędkości Paryż – Lyon. Na tym ciągu stacje pośrednie – Le Creusot TGV i Mâcon-Loché TGV – powstały tylko w granicach jednego departamentu: Saône-et-Loire. Decydujący był bowiem lobbting lokalnych polityków, którzy zażądali stacji pośrednich, gdy w kontekście kolei dużych prędkości jeszcze nikt nie myślał o mieszkańcach mijanych peryferii. Przez wszystkie inne departamenty po dziś dzień pociągi TGV łączące Paryż z Lyonem mkną 300 km/h bez postojów.

Skutkiem jest paradoks zniekształcający mapę kolejową. Mianowicie z Paryża do pierwszej, oddalonej aż o 300 km, stacji Le Creusot TGV jedzie się około 1 godz. 20 min. Dużo szybciej niż do leżącego 170 km od Paryża miasta Auxerre, dokąd podróż zwykłym pociągiem zajmuje 1 godz. 50 min. Auxerre jest stolicą departamentu Yonne, przeciętą szybką koleją Paryż – Lyon bez zapewnienia stacji pośredniej.

Przy planowaniu kolejnych linii dużych prędkości zaczęto zwracać większą uwagę na zapewnienie lepszej do nich dostępności poprzez bardziej równomierne rozłożenie stacji. Widać to na otwartej w 2007 r. linii łączącej Paryż ze Strasburgiem. Została ona tak zaplanowana, aby – poza stołecznym regionem Île-de-France – każdemu mijanemu departamentowi zapewnić stację pasażerską.

W departamencie Marne powstała stacja Champagne-Ardenne TGV. Znajduje się ona w miejscowości Bezannes na przedmieściach liczącego 179 tys. mieszkańców miasta Reims, z którego dociera do dworca linia tramwajowa. Na stację wjeżdżają także pociągi regionalne dowożące pasażerów z sąsiedniego departamentu Ardennes.

Stacja Meuse TGV powstała na obszarze większym, by zapewnić dostęp do szybkich pociągów społeczności departamentu Meuse. Na pociągi TGV pasażerów dowożą autobusy z trzech największych miast departamentu: Verdun (17 tys. mieszkańców), Bar-le-Duc (15 tys.) i Commercy (5 tys.), które leżą w promieniu 30 km od stacji.

Stacja Lorraine TGV znajduje się przy granicy departamentów Meurthe-et-Moselle i Moselle. Połączenie z oddalonymi o około 30 km od stacji ich stolicami – Nancy (104 tys. mieszkańców) i Metz (121 tys.) – zapewniają linie autobusowe.

Szybkość kontra dostępność

We Francji duża część stacji pasażerskich na liniach dużych prędkości powstała w oddaleniu od większych miast. Nawet jeśli jednym z zadań danej stacji jest obsługa miasta. Wiąże się to z dylematem, który spółka CPK przedstawia w opisie planowania przebiegu szprych: „Chęć wytyczenia linii kolejowej w pobliżu centrum danej miejscowości i maksymalizacja korzyści wynikających z atrakcyjnej lokalizacji stacji łączy się często z koniecznością inwestycyjnej ingerencji w obszary gęsto zabudowane. Z kolei odsuwanie linii od



• Mieszkańcy niemieckiej Jeny żegnają pociągi InterCityExpress, przenoszone na wybudowaną z dala od tego miasta linię dużych prędkości. Dworzec Jena Paradies, grudzień 2017 r.

głównych ośrodków osadniczych na danym terenie powoduje zmniejszenie dostępności przestrzennej, a co za tym idzie – ograniczenie roli kolei w zaspokojeniu potrzeb przewozowych”.

We Francji od początku rozwoju kolei dużych prędkości prymat nadano szybkości, a nie dostępności. Tego skutki obserwować można na przykładzie 147-tysięcznego Aix-en-Provence. Dworzec w tym mieście jest obsługiwany tylko przez pociągi regionalne. Natomiast składy TGV – jadące 30 min. do Marsylii, godzinę do Lyonu, trzy godziny do Paryża – stają 15 km za miastem: na stacji Aix-en-Provence TGV, do której można się dostać autobusem lub samochodem (przy stacji jest płatny parking na 2910 miejsc).

W Niemczech standardem jest włączanie linii dużych prędkości w istniejące węzły. Dzięki temu pociągi dużych prędkości – choć wymusza to wolniejszy przejazd przez węzeł – zatrzymują się na dworcach w centrach miast. Nie tylko dużych jak 215-tysięczny Erfurt, ale i średnich jak 70-tysięczna Fulda. Dzięki temu pociągi dużych prędkości stają na tych samych dworcach co pociągi regionalne – umożliwia to skomunikowania między tymi połączeniami.

We Francji taką możliwość dają z kolei pozamiejskie dworce, które przybrały formę dwupoziomowych węzłów na przecięciu linii dużych prędkości z liniami regionalnymi. Na przykład na stacji Valence TGV, zbudowanej na odcinku Lyon – Marsylia, można się przesiąść do pociągów regionalnych, które kursują prostopadłą linią Grenoble – Valence (samo liczące 64 tys. mieszkańców miasto Valence leży 11 km od stacji Valence TGV).

Taki węzeł przesiadkowy mógłby powstać chociażby na przecięciu szprychy Warszawa – Łódź z linią Łowicz – Skierniewice. Jednak w Polsce, przynajmniej na obecnym etapie, nie zaplanowano tego typu stacji.

Dylemat zjazdu

Kompromisem między dostępnością a szybkością może być prowadzenie linii dużych prędkości poza miastami, ale przy tym zapewnianie łącznic, którymi część

pociągów zjeżdża z szybkiej linii, by zatrzymać się na dworcu w mieście, a potem wraca na trasę *high-speed*. W Niemczech tak jest obsługiwany 42-tysięczny Coburg, a we Francji 90-tysięczne Poitiers.

Plany spółki CPK zakładają, że tak ma też wyglądać obsługa Sieradza, Kępna, Jarocina i Środy Wielkopolskiej – według aktualnych wariantów, powstać mają łączniki, które pozwolą pociągom opuścić linię dużych prędkości i zatrzymać się w tych miastach przy istniejących dworcach.

Na etapie tworzenia oferty przewozowej rodzi to jednak kolejny dylemat – związany z tym, że postój na stacji umiejscowionej na linii dużych prędkości zajmuje mniej czasu niż zjechanie do miasta. Na przykład obsługa Coburga wydłuża czas jazdy pociągu ICE o około kwadrans. Stacje wymagające opuszczenia linii dużych prędkości zazwyczaj są więc mniej hojnie obdarzane postojami niż stacje wybudowane na tych liniach. Do Coburga zajeżdża osiem pociągów ICE dziennie, a na zlokalizowanej bezpośrednio na szybkiej linii stacji Limburg Süd staje około 30 pociągów ICE.

Regiony dużych prędkości

Linie dużych prędkości wcale nie muszą być obsługiwane wyłącznie pociągami najwyższych kategorii. W Niemczech – w przeciwieństwie do Francji – szybkie linie służą również połączeniom regionalnym.

Na działającym od grudnia 2022 r. odcinku kolei dużych prędkości Ulm – Wendlingen pociągi regionalne kursują co godzinę, zatrzymując się na zbudowanej specjalnie dla nich stacji Merklingen-Schwäbische Alb (składy ICE przejeżdżają przez nią bez postoju). Stacja powstała w liczącej 2 tys. mieszkańców gminie Merklingen. Pociągi regionalne relacji Ulm – Wendlingen osiągają prędkość 200 km/h. Docelowo, po otwarciu kolejnego odcinka linii dużych prędkości, od Wendlingen do Stuttgartu, przez Merklingen mają zostać skierowane połączenia RegionalExpress Friedrichshafen – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe, co bardziej włączy szybką linię w sieć regionalną ►

► landu Badenia-Wirtembergia

W Bawarii linia dużych prędkości łącząca Monachium z Norymbergą jest włączona w sieć kolei regionalnej już od 2006 r. Obok składów InterCityExpress kursują nią pociągi RegionalExpress relacji Norymberga – Ingolstadt – Monachium, które na szybkiej linii zatrzymują się na stacjach Kinding i Allersberg w gminach liczących po kilka tysięcy mieszkańców. Dodatkowo na linię wjeżdża kolej miejska S-Bahn, dogęszczając ofertę ekspresów regionalnych na odcinku od Norymbergi do stacji Allersberg. Występuje tu duża rozpiętość prędkości: składy ICE mkną 300 km/h, ekspresy regionalne osiągają 190 km/h, a pociągi S-Bahn rozpędzają się „tylko” do 160 km/h.

Jak zatrzymać pociąg?

Plany spółki CPK przewidują, że liniami dużych prędkości – na których pociągi dalekobieżne mają rozpędzać się do 250 km/h – będą też kursować pociągi regionalne osiągające prędkość 160 km/h.

Stworzony w spółce CPK horyzontalny rozkład jazdy – zarys oferty przewozowej na czas po zbudowaniu szprych – przewiduje wprowadzenie połączeń RegioExpress, które na przykład na Mazowszu miałyby zapewnić dojazd z Płocka do Warszawy w niecałą godzinę. Dla Wielkopolski przewidziano pociągi RegioExpress łączące Poznań z południowym wschodem regionu: Kaliszem, Ostrowem Wielkopolskim, Ostrzeszowem i Kępem. Dla województwa łódzkiego zaplanowano pociągi z Łowicza oraz Skierniewic, które wjeżdżając na linię dużych prędkości, zapewniłyby dojazd do Łodzi w pół godziny, po drodze zatrzymując się tylko na stacji Brzeziny.

Finalnie decyzja o wprowadzeniu połączeń regionalnych na linii dużych prędkości będzie należeć od samorządów województw. Muszą one mieć na uwadze, że linie dużych prędkości będą zasilane prądem zmiennym o napięciu 25 kV, a nie – jak istniejąca sieć kolejowa – prądem stałym 3 kV. Oznacza to, że do obsługi połączeń RegioExpress – które mają jeździć zarówno klasycznymi liniami, jak i liniami dużych prędkości – konieczny będzie zakup taboru dwunapięciowego.

Nie zawsze jednak ruch regionalny na linii dużych prędkości gwarantuje dużą do niej dostępność. W Niemczech w czerwcu 2024 r. ruszą pociągi RegionalExpress relacji Norymberga – Coburg – Erfurt. Od Coburga do Erfurtu będą one jechać aż 87 km bez postoju, gdyż między tymi miastami na linii dużych prędkości nie powstała żadna stacja pasażerska. Kontrowersje budzi to zwłaszcza w 39-tysięcznym Ilmenau, którego linia biegnie skrajem. W układzie torowym stacji technicznej Ilmenau-Wolfsberg została nawet zachowana rezerwa pod perony – wciąż jednak ich nie wybudowano.

Ucieczka z rajju

Ilmenau leży przy ciągu, którym od 2017 r. kursują pociągi ICE łączące Berlin z Monachium. Na ciąg składają nowe odcinki zapewniające prędkość 300 km/h, jak również linie zmodernizowane do prędkości 160-200 km/h. Wraz ze skierowaniem

pociągów nową trasą czas jazdy z Berlina do Monachium skrócił się z 6 godz. 11 min. do nawet 3 godz. 49 min. – tyle jedzie najszybszy pociąg ICE Sprinter, który jedyny postój ma w Norymberdze.

Warunkiem znaczącego skrócenia czasu podróży między Berlinem a Monachium było przeniesienie pociągów ICE na nowy ciąg z wijącej się doliną Soławy linii kolejowej, na której obowiązują prędkości 80-120 km/h. Z połączeniami ICE musiały pożegnać się miasta leżące na tej linii – nie tylko liczące po 20-30 tys. mieszkańców Naumburg, Saalfeld i Lichtenfels, ale też 111-tysięczna Jena. Dla mieszkańców było szokiem, że z dnia na dzień tracą wszystkie pociągi ICE, które kursując co godzinę w relacji Monachium – Berlin – Hamburg, zapewniały im bezpośredni dojazd do trzech największych miast Niemiec. Na dworcu Jena Paradise, znajdującym się 350 metrów od miejskiego rynku, setki ludzi żegnały pociągi ICE – nazajutrz pomknęły one 300 km/h linią dużych prędkości wybudowaną 30 km od Jeny.

Efekt starorzecza

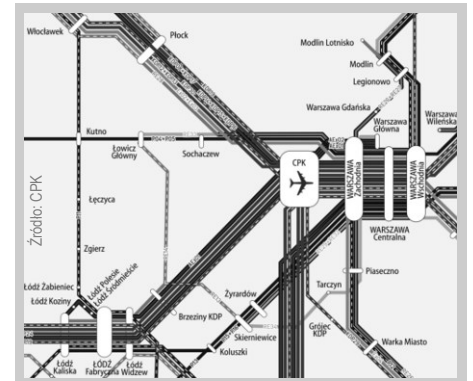
Wśród zjawisk związanych z kolejami dużych prędkości można obok efektu tunelu wskazać efekt starorzecza. Przejawia się w tym, że szybkie linie – mimo że wytyczone są przez słabiej zaludnione tereny – wysysają połączenia dalekobieżne z klasycznych linii biegnących przez duże miasta.

Efektu starorzecza obawiają się władze województwa kujawsko-pomorskiego. – *Kolej dużych prędkości nie interesuje nas jako przedsięwzięcie tranzytowe, ale jako projekt, z którego skorzystają wszyscy mieszkańcy Kujaw i Pomorza* – mówił w maju 2023 r. kujawsko-pomorski marszałek Piotr Całbecki, a na początku marca 2024 r. wraz z innymi samorządowcami podpisał się pod deklaracją na rzecz rozszerzenia planów CPK o dodatkową linię dużych prędkości, która miałaby połączyć Warszawę ze Szczecinem przez Toruń i Bydgoszcz.

Co prawda, plany CPK uwzględniają poprowadzenie przez Kujawy i Pomorze szprychy z Warszawy do Trójmiasta, ale wytyczono ją w oddaleniu od Torunia i Bydgoszczy. Ma biec w rejonie Lipna, Golubia-Dobrzyńa i Wąbrzeźna, czyli miast powiatowych liczących po około 12 tys. mieszkańców, na obrzeżu których planuje się wybudować stacje pasażerskie. Linia dużych prędkości ma też obsługiwać Grudziądz – plany zakładają jej włączenie w węzeł grudziądzki, co pozwoli szybkim pociągom zatrzymać się w tym 90-tysięcznym mieście na istniejącej stacji.

Jednakże departament planowania rozwoju i innowacji samorządu województwa kujawsko-pomorskiego przedstawił wizję, w której – jeśli Toruń i Bydgoszcz znajdą się poza siecią dużych prędkości, a mniejsze miasta uzyskają szybkie połączenia z innymi regionami – „Grudziądz, Wąbrzeźno, Golub-Dobrzyń, Lipno wpadają w orbitę wpływów Trójmiasta i Warszawy”.

Przedstawiciele CPK podczas konsultacji regionalnych podkreślali, że w planach jest wybudowanie w rejonie Włocławka łącznika,



• Centrum Polski na schemacie zaplanowanego przez spółkę CPK horyzontalnego rozkładu jazdy.

Skutek uboczny w Kutnie

Centralny Port Komunikacyjny ma zrewolucjonizować polską sieć kolejową, zapewniając mieszkańcom różnych regionów Polski szybki dojazd do centrum kraju. Paradoksalnie miastem, które może negatywnie odczuć tę rewolucję, jest leżące w samym środku Polski Kutno. Dziś to węzeł, w którym przecinają się ważne ciągi ponadregionalne – dzięki temu w liczącym 42 tys. mieszkańców Kutnie każdego dnia zatrzymują się 64 pociągi PKP Intercity. Ze względu na swoje położenie na sieci kolejowej miasto dysponuje bezpośrednimi połączeniami do stolic 12 z 16 województw – w tym 25 pociągami dziennie do Warszawy, 21 do Poznania, siedmioma do Lublina i Szczecina, pięcioma do Gdańska, czterema do Katowic, trzema do Krakowa. Poza tym z Kutna da się bez przesiadek dojechać między innymi do Suwałk, Chetna, Zamościa, Zakopanego, Bielska-Białej, Świnoujścia czy Kołobrzegu. Sześć razy dziennie można w Kutnie też wsiąść w pociąg do Berlina. Realizacja komponentu kolejowego CPK będzie dla Kutna oznaczać utratę dużej części tych połączeń. Nie chodzi tylko o to, że rolę kluczowego węzła w tej części Polski przejmie terminal kolejowy przy porcie lotniczym w Baranowie, ale przede wszystkim o to, że nowe szprychy, które mają wybiegać z CPK, będą omijać Kutno. Podstawowa trasa z Warszawy do Poznania, Szczecina i Berlina biec ma bowiem linią dużych prędkości przez Łódź i Kalisz, zaś połączenia między Warszawą a Toruniem i Bydgoszczą mają być trasowane szprychą przez Płock. Skutkiem ubocznym dla Kutna będzie więc to, że ten leżący w centrum Polski węzeł znajdzie się na uboczu głównych ciągów.

którym część szybkich pociągów zjedzie z linii dużych prędkości na istniejącą linię, aby obsłużyć największe miasta województwa kujawsko-pomorskiego: Włocławek, Toruń i Bydgoszcz. Planiści CPK zaznaczyli też, że linię dużych prędkości będzie można włączyć w system połączeń regionalnych i uruchomić pociągi RegioExpress jadące z Grudziądza do Wąbrzeźna i dalej istniejącą linią przez Kowalewo Pomorskie do Torunia. Taka podróż z Grudziądza do Torunia Głównego miałaby trwać 45 min. (obecnie pociągi regionalne pokonują tę relację w około 1 godz. 10 min.).

W dyskusjach nad CPK czasem zapomina się, że szprychy mają być częścią polskiej sieci kolejowej, a nie oddzielnym systemem czy czymś, co istniejącą sieć ma zastąpić.

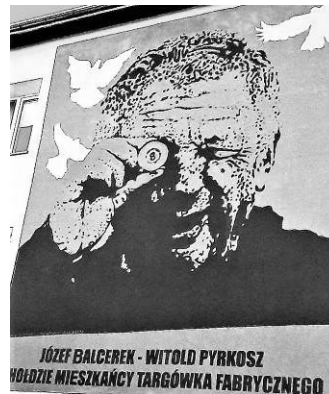
KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Trudno uwierzyć

Zdarzają się postaci, literackie czy filmowe, tak trafnie pokazujące jakiś charakterystyczny typ ludzki, że potem trudno uwierzyć, że nie istniały. Dawniej przykładem byli Sherlock Holmes Conan Doyle'a, Ignacy Rzecki Prusa czy Szwejk Jarosława Haszka. Obecnie taką rolę mocno odgrywa uroczo charakterny Józef Balcerk z Targówka Fabrycznego w Warszawie, stworzony przez Stanisława Bareję dla potrzeb serialu „Alternatywy 4”. Targówek ma go za swego bohatera, reprezentanta, za kogoś, kto ich skromną, pociętą torami peryferię nobilitował i rozślawił. Na cześć Balcerka na Fabrycznym tworzone są murale.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Sudety”

Kraków Główny - Jelenia Góra

Jadąc z Krakowa, pociąg „Sudety” osiąga Sudety w okolicach Prudnika, niemalże w połowie swojej 391-kilometrowej trasy i potem już do końcowej stacji w Jeleniej Górze wiernie trzyma się tej górskiej krainy i jej przedgórze. Podczas podróży „Sudetami” można z okien zobaczyć charakterystyczne sudeckie szczyty: leżącą w czeskim paśmie Jesioniki górę Pradziad (1492 m n.p.m.), potem najwyższą górę wojwództwa opolskiego, czyli Biskupią Kopę (890 m n.p.m.), następnie Ślęzę (718 m n.p.m.) czy wreszcie Śnieżkę (1602 m n.p.m.), która jest najwyższym sudeckim szczytem, a przy tym też najwyższym punktem Republiki Czeskiej. W okolicach Janowic Wielkich jedno z sudeckich wzgórz - Górę Tunelową (445 m n.p.m.) - pociąg „Sudety” pokonuje tunelem. Kto chce Sudety poznać lepiej, może wsiąść z pociągu „Sudety” już w Prudniku, gdzie przed dworcem kolejowym swój początek ma Główny Szlak Sudecki im. Mieczysława Orłowicza. Czerwony szlak o długości 445 km wije się przez Głucholazy, Łądek-Zdrój, Kudowę-Zdrój, Srebrną Górę, Jedlinę-Zdrój, Lubawkę, Karpacz, Szklarską Porębę aż do Świeradowa-Zdroju. Idąc tym szlakiem, można zdobyć takie szczyty jak Biskupia Kopa, Śnieżnik, Szczeliniec Wielki, Wielka Sowa, Lesista Wielka czy Stóg Izerski. Główny Szlak Sudecki ani razu nie przecina się z trasą pociągu „Sudety”, który trzyma się niższych partii Sudetów.

POD DOBRĄ PRASĄ

„PKP Intercity sukcesywnie realizuje strategię, w ramach której do 2030 r. wszystkie pojazdy tworzące tabor spółki będą nowe lub zmodernizowane. Ważnym elementem tego planu jest zakup lokomotyw dostosowanych do różnych potrzeb przewozowych”

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

Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Słychać głośnie dzwonięcie, na przejeździe kolejowym powoli opuszczają się szlabany. Pociąg można wyczuć, zanim się go zobaczy, tory drgają i wydają cichy, szumiący dźwięk. Timo zakłada plecak i przewiesza sobie torbę przez ramię. Niezłe te ramiona, Sarina ma rację, inaczej nie da się tego określić, na takich rzeczach to ona się zna. Już go widać, czerwony pociąg kolei regionalnych, który zabierze Tima, tak po prostu. Nagle ta cała sytuacja wydaje mi się kompletnie porąbana. Dlaczego wszyscy nie możemy być przyjaciółmi, dlaczego on musi stąd spadać, dlaczego ukrywam się tu jak jakaś idiotka i dlaczego, do jasnej cholery, nie pożegnaliśmy się jak normalni ludzie? Podnoszę się, wychodzę z za tej durnej skrzynki, Timo jednak mnie nie widzi. Pociąg wjeżdża na peron, przesuwa się na torach, obok Tima. Na chwilę Timo znika, a potem widać fragment jego sylwetki przy oknie, upycha bagaże na półce i zajmuje miejsce. Wspinam się na skrzynkę energetyczną i macham jak głupia obiema rękami, jakby zaraz miał stąd wypłynąć statek wycieczkowy. Wreszcie Timo spogląda w moją stronę. I wyszczerza zęby w uśmiechu”

Verena Kessler*, „Duchy z miasteczka Demmin”
(tłumaczenie Małgorzata Gralińska)

*urodzona w 1988 r. w Hamburgu niemiecka pisarka, absolwentka Niemieckiego Instytutu Literatury w Lipsku, powieść „Duchy z miasteczka do Demmin” to jej debiut

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

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

Internet: www.zbs.net.pl **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model (ul. Wilcza 25), KOLEO (ul. Francuska 11A). **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,20 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.