

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## DUŻA PRĘDKOŚĆ

## W MAŁYM MIEŚCIE

Czy na Centralnej  
Magistrali  
Kolejowej  
powstanie  
kolejna stacja  
pasażerska?





● *Jadący trasą objazdową pociąg SKM linii S3 przecina zachodnią głowicę stacji Warszawa Zachodnia (w tle pociągi dalekobieżne stojące przy peronach tej stacji).*

## RUCH

### (Nie)możliwa trasa Szybkiej Kolei Miejskiej

– Do tej pory spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie zgadzała się na przejazd przez Warszawę Zachodnią z linii obwodowej na linię radomską – mówi Tomasz Kunert z Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. W PKP PLK dotąd uważano bowiem, że taki przebieg pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej będzie zakłócać ruch na zachodniej głowicy stacji Warszawa Zachodnia i dopiero zapewnienie w pełni bezkolizyjnego przejazdu przez nią umożliwi trasowanie pociągów w ten sposób.

Stworzenie bezkolizyjnego przejazdu przez zachodnią głowicę Warszawy Zachodniej ma wejść w zakres planowanej na lata 2020-2023 przebudowy tej stacji. We wrześniu 2019 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła przetarg na tę inwestycję i poinformowała, że „nowy układ umożliwi przejazd pociągów z linii obwodowej na linię radomską”. W lutym 2020 r. otwarto złożone oferty – opiewają one na kwoty od 2,8 mld zł do aż 4,8 mld zł (według kosztorysu PKP PLK, koszt inwestycji miał nie przekroczyć 2 mld zł).

W międzyczasie jednak pojawiły się pociągi SKM przecinające zachodnią głowicę stacji Warszawa Zachodnia. Od połowy grudnia 2019 r. pociągi linii S3 relacji Radzymin – Wieliszew – Legionowo – Warszawa Lotnisko Chopina skierowano trasą objazdową: zamiast linią średnicową (przez Warszawę Wschodnią i Warszawę Centralną), jeżdżą one linią obwodową przez Warszawę Gdańską. Przyczyna objazdu to ograniczona przepustowość na odcinku Warszawa Praga – Warszawa Wschodnia spowodowana jednotorowym ruchem w rejonie budowy przystanku osobowego Warszawa Targówek. Jak zapowiada PKP PLK, budowa przystanku potrwa do końca 2020 r., lecz same ograniczenia ruchowe powinny zakończyć się we wrześniu 2020 r. Do tego czasu można więc spodziewać się kursowania linii S3 objazdem.

Jedynie kolizyjne punkty przy przejeździe pociągów linii S3 przez zachodnią głowicę stacji Warszawa Zachodnia to przecięcie z torem prowadzącym do stacji technicznej Warszawa Czyste oraz przecięcie z torem intensywnie wykorzystywanym przez pociągi dalekobieżne wyjeżdżające z Warszawy na zachód. Pozostałe tory ciągu Warszawa Zachodnia – Warszawa Włochy przekraczane są wiaduktem w rejonie odbicia linii radomskiej. – Nie odnotowujemy opóźnień czy utrudnień związanych z koniecznością kolizyjnego przejazdu przez zachodnią głowicę stacji Warszawa Zachodnia – mówi Kamil Mięgała z SKM.

Siedem stowarzyszeń mieszkańców z warszawskich dzielnic leżących wzdłuż objazdowej trasy linii S3 wystosowało do Zarządu Transportu Miejskiego petycję domagającą się zachowania bezpośredniego połączenia Żoliborza i Woli z Rakowcem i Służewcem. „Połączenie bardzo spodobało się mieszkańcom i cieszy się ogromnym, stale rosnącym powodzeniem” – czytamy w petycji.

– Pasażerowie chętnie wybierają to połączenie – potwierdza Tomasz Kunert, ale zaznacza, że przekształcenie objazdowej trasy linii S3 w trasę stałą będzie trudne i raczej należy się tego spodziewać dopiero po zakończeniu przebudowy stacji Warszawa Zachodnia: – Jeszcze w 2020 r. powinny rozpocząć się prace związane z modernizacją tej stacji, co może wpłynąć na dość znaczne ograniczenie przepustowości. ●

## BEZPIECZENSTWO

### Niebezpieczne sygnały

Gdyby nie szybka reakcja maszynistów, doszłoby do tragedii: 30 stycznia 2020 r. chwilę po godz. 15.00 na stacji Niedoradz pociąg Polregio relacji Wrocław – Zielona Góra został skierowany na tor zajęty przez jadący z naprzeciwka pociąg PKP Intercity relacji Świnoujście – Bielsko-Biała. Składy udało się zatrzymać 70 metrów od siebie. Obydwa pociągi wjechały na stację po otrzymaniu na semaforach sygnałów zastępczych.

**Posterunki prowadzące ruch na sygnal zastępczy przez więcej niż trzy doby**

sierpień 2013 **120**

grudzień 2016 **34**

styczeń 2020 **42**

Dane:  
UTK,  
PKBWK

Sygnal zastępczy – czyli białe migające światło – pozwala na prowadzenie ruchu kolejowego z pominięciem urządzeń zabezpieczenia, zapobiegających skierowaniu pociągu na zajęty tor czy wyprawieniu składu, gdy nie zostały dla niego odpowiednio ustawione rozjazdy.

Na łamach „Z Biegiem Szym” informowaliśmy już o zdarzeniu, które miało miejsce 2 sierpnia 2019 r.: pociąg PKP Intercity do Kołobrzegu po otrzymaniu sygnału zastępczego ruszył z Wrocławia Głównego i znalazł się na niewłaściwym torze, wcześniej rozpruwając na zachodniej głowicy stacji cztery zwrotnice ustawione dla innych pociągów (które właśnie nadjeżdżały lub przejechały chwilę wcześniej). Wyświetlenie na semaforze sygnału zastępczego dla pociągu Wrocław – Kołobrzeg nie zostało bowiem poprzedzone ułożeniem drogi przebiegu dla tego składu.

Sygnal zastępczy pozwala na prowadzenie ruchu pociągów w okresie niesprawności czy konserwacji urządzeń sterowania ruchem. W takiej sytuacji bezpieczeństwo zależy jednak tylko od nieomyślności dyżurnego ruchu – każda jego pomyłka może doprowadzić do wypadku. Do najtragiczniejszego w skutkach użycia sygnałów zastępczych doszło 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami: dwa jadące z naprzeciwka pociągi po otrzymaniu na semaforach białego migającego światła zostały skierowane tym samym torem, co skończyło się czołowym zderzeniem i śmiercią 16 osób.

Po katastrofie Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ogłosiła, że sygnal zastępczy jest „czynnikiem powodującym duże ryzyko wystąpienia zagrożenia”, a PKP Polskie Linie Kolejowe zobowiązały się ograniczyć jego stosowanie. Ponadto od połowy 2013 r. tę kwestię monitoruje Urząd Transportu Kolejowego – spółka PKP PLK musi informować urząd o każdym przypadku, gdy w danym punkcie okres prowadzenia ruchu w oparciu o sygnal zastępczy przekroczy trzy doby. W drugiej połowie stycznia 2020 r. stwierdzono 42 takie sytuacje: między innymi na stacjach Lublin Główny, Puławy Azoty, Zarzeka, Dęblin i na posterunku odgałęźnym Wisła (leżących na przebudowywanej magistrali Lublin – Warszawa) czy na modernizowanych stacjach Bednary, Brzeszcze Jawiszowice, Nurzec i Gogolin.

– Prowadzone na sieci PKP PLK prace modernizacyjne stanowią w zdecydowanej większości przyczynę prowadzenia ruchu przy użyciu sygnałów zastępczych – informuje Tomasz Frankowski z UTK. Na niektórych modernizowanych stacjach urząd odnotował stosowanie sygnałów zastępczych nieprzerwanie przez wiele miesięcy: na stacjach Kraków Bonarka i Skawina przez około pół roku, a na stacjach Jaworzno Szczakowa i Zduńska Wola aż przez rok. Choć na przestrzeni ostatnich lat spółka PKP PLK zmniejszyła skalę stosowania sygnału zastępczego, to wciąż nie zdołała doprowadzić do zaprzestania używania tego sygnału podczas realizacji prac modernizacyjnych. A przypomnijmy, że pod koniec 2013 r. spółka PKP PLK zapewniła, iż począwszy od 2014 r. „wykonawcy będą zobowiązani do odpowiedniego przygotowania urządzeń sterowania ruchem na czas prowadzenia inwestycji, co wyeliminuje konieczność stosowania procedury jazd na sygnal zastępczy”. ●

## POLITYKA

## Teraz kolej Ziobry

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk stracił Grupę PKP. Nadzór właścicielski nad spółkami Polskie Koleje Państwowe i PKP Polskie Linie Kolejowe przejęło utworzone 15 listopada 2019 r. Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Celem stworzenia nowego resortu było skupienie nadzoru nad większością państwowych spółek w jednym ręku, a przez to zablokowanie tworzenia przez różnych ministrów klik opartych na podlegających im przedsiębiorstwach.

Na czele Ministerstwa Aktywów Państwowych stanął polityk Prawa i Sprawiedliwości Jacek Sasin. W resorcie aktywów jest aż ośmiu wiceministrów, którzy reprezentują różne frakcje koalicji Zjednoczonej Prawicy. Jednym z wiceministrów jest Janusz Kowalski, reprezentujący w kierownictwie nowego resortu partię Zbigniewa Ziobry: Solidarną Polskę.

41-letni Janusz Kowalski pochodzi z Opola, przed objęciem funkcji wiceministra był wiceprezydentem Opola (2015-2016), wiceprezesem Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa (2016-2018) oraz członkiem zarządu Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych (2018-2019). Do Solidarnej Polski Kowalski wstąpił w 2019 r. i już w tym samym roku został jednym z 19 posłów reprezentujących tę partię w klubie parlamentarnym PiS (w kadencji 2015-2019 Solidarna Polska miała tylko ośmiu posłów). Zbigniew Ziobro wzmacnia swoje ugrupowanie. Janusz Kowalski realizuje ten cel w województwie opolskim, zajmując się zdobywaniem nowych członków partii. Odbywa się to głównie poprzez transfery dotychczasowych działaczy PiS do Solidarnej Polski, co wiąże się z konfliktami w ramach koalicji Zjednoczonej Prawicy.

Zadaniem Janusza Kowalskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych jest nadzorowanie spółek transportowych. Oprócz spółek Grupy PKP i firmy Wars podlegają mu także państwowe przedsiębiorstwa autobusowe: między innymi Polonus Warszawa, Polbus PKS Wrocław, PKS Ostrowiec Świętokrzyski, PKS Zielona Góra czy znajdujący się w likwidacji PKS Częstochowa. Choć częstochowski PKS został postawiony w stan likwidacji w październiku 2019 r., a więc jeszcze w czasie, gdy podlegał ministrowi infrastruktury Andrzejowi Adamczykowi, to dziś jego resort dystansuje się od problemów tego przewoźnika. Gdy portal Transport-Publiczny.pl skierował do Ministerstwa Infrastruktury pytania o przyczyny decyzji o likwidacji, rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huputyś uciął temat: – *Organem nadzorującym spółkę PKS Częstochowa jest minister aktywów państwowych.*

Gdy natomiast posłanka Lewicy Paulina Matysiak w interpelacji skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury zapytała o politykę zrównoważonego rozwoju w Grupie PKP, wiceminister infrastruktury ds. kolei Andrzej Bittel odparł, że „udzielenie odpowiedzi na przedmiotowe pytanie pozostaje obecnie poza zakresem właściwości ministra infrastruktury”, ponieważ „prawa z należących do Skarbu Państwa akcji w PKP S.A., tj. w spółce dominującej w Grupie PKP, wykonuje minister aktywów państwowych”.

W wyniku ostatniej reorganizacji rządu powstał dualizm zarządzania koleją. Z jednej strony Ministerstwo Infrastruktury odpowiada za politykę kolejową czy programy modernizacji infrastruktury kolejowej, a z drugiej strony nadzór nad spółkami kolejowymi sprawuje Ministerstwo Aktywów Państwowych, decydując między innymi o personaliach w ich zarządach.

Wcale nie wszystkie resorty musiały oddać swoje spółki pod nadzór Ministerstwa Aktywów Państwowych. Swoje księstwo ochronił minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk, któremu udało się zachować nadzór nad spółkami żeglugowymi, portowymi, stoczniowymi oraz hydro-budowlanymi. Nadzór nad Polskim Radiem i Telewizją Polską udało się z kolei obronić ministrowi kultury Piotrowi Glińskiemu. Ostatnie zmiany pokazały więc coraz słabszą pozycję ministra Andrzeja Adamczyka w rządzie Zjednoczonej Prawicy. Wkrótce można spodziewać się zmian na kierowniczych stanowiskach w Grupie PKP. ●



● *Wiceminister aktywów państwowych Janusz Kowalski.*



● *Pociąg TLK „Nida” relacji Warszawa – Kielce podczas postoju na stacji Sobolew.*

## POŁĄCZENIA

## Dobry postój w Sobolewie

Na mapę sieci połączeń PKP Intercity trafił liczący 3,5 tys. mieszkańców Sobolew. Od 6 lutego 2020 r. w tym położonym na południowym wschodzie województwa mazowieckiego miasteczku zatrzymuje się pociąg TLK „Nida” relacji Kielce – Radom – Dęblin – Warszawa: rano zapewnia dojazd do stolicy, a wieczorem powrót do Sobolewa. – *Postój został wprowadzony na wniosek mieszkańców miejscowości i w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury* – mówi rzecznik prasowy spółki PKP Intercity Katarzyna Grzduk.

Sobolew leży w połowie 49-kilometrowego odcinka Dęblin – Pilawa, przecinającego z południa na północ powiat garwoliński (pociągi dalekobieżne dotąd nie zatrzymywały się na żadnej stacji pośredniej na tym odcinku). Stacja Sobolew cechuje się dobrym położeniem: zlokalizowana jest w samym centrum miasteczka, przez które dodatkowo prostopadłe do linii kolejowej przebiega droga wojewódzka 807.

Postój w Sobolewie bardzo szybko zyskał popularność wśród pasażerów. Przykładowo wieczorem 28 lutego 2020 r. z pociągu „Nida” relacji Warszawa – Kielce wysiadły w Sobolewie 34 osoby. Jadący około 1 godz. 20 min. pociąg PKP Intercity zapewnia mieszkańcom Sobolewa i okolic wygodniejszy oraz o godzinę szybszy dojazd do Warszawy niż Koleje Mazowieckie. O ile bowiem oferta Kolei Mazowieckich opiera się na połączeniach wymagających pokonania odcinka Pilawa – Otwock autobusem zastępczym, o tyle PKP Intercity zapewnia podróż bezpośrednią: pociągi dalekobieżne omijają zamkniętą na czas modernizacji odcinek, kierując się od Pilawy wschodnią obwodnicą kolejową stolicy i następnie wjeżdżając do Warszawy linią siedlecką. Do tego dochodzi przewaga cenowa spółki PKP Intercity: bilet tego przewoźnika na trasę Sobolew – Warszawa Centralna kosztuje 15 zł, podczas gdy za bilet Kolei Mazowieckich z Sobolewa do Warszawy Śródmieście trzeba zapłacić 20,60 zł. ●

## MOBILNOŚĆ

## Zaskakujący boom w Woli Grzybowskiej

W opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego danych o liczbie korzystających ze stacji pasażerskich rzucają się w oczy wyniki przystanku Warszawa Wola Grzybowska. Według UTK, korzysta z niego 8,1 tys. osób na dobę. To znacząco, że przystanek leżący na leśnym osiedlu na skraju stolicy cechuje się najlepszym wykorzystaniem na całej linii Warszawa – Siedlce, lepszym niż stacje Siedlce (6,6 tys.), Mińsk Mazowiecki (7,6 tys.) czy Warszawa Rembertów (5,8 tys.). Wszystko wskazuje na to, że wynik zawyżony jest tym, że na przystanku znajduje się granica strefy biletowej Zarządu Transportu Miejskiego: pasażerowie ze wschodu regionu kupują bilety Kolei Mazowieckich do przystanku Warszawa Wola Grzybowska, od którego, nie wysiadając z pociągu, kontynuują podróż na warszawskiej karcie miejskiej. ●

# Najdroższe koleje Struzika

Koleje Mazowieckie przesadziły z podwyżką cen biletów. Na wielu trasach taniej jest jechać z PKP Intercity, a bilety na prywatne autobusy kosztują już nawet o połowę mniej niż u mazowieckiego przewoźnika

Z drogiego przewoźnika Koleje Mazowieckie stały się bardzo drogim przewoźnikiem. Po ostatniej podwyżce cen biletów, którą spółka wprowadziła z początkiem lutego 2020 r., mieszkańcy województwa mazowieckiego muszą płacić za bilety kolejowe już nawet ponad dwa razy więcej niż pasażerowie spółek działających w innych regionach. Według Kolei Mazowieckich, wyższe ceny biletów mają być najlepszym sposobem na pokrycie rosnących kosztów działalności. W rzeczywistości jednak podwyżki mogą odstraszyć pasażerów i pogorszyć wyniki finansowe przewoźnika.

## Stagnacja popytu

„Podwyżka jest konsekwencją wzrostu opłat za energię oraz płacy minimalnej” – tłumaczą się na swojej stronie internetowej Koleje Mazowieckie i przypominają, że to pierwszy wzrost cen od stycznia 2015 r.

W 2015 r. pociągami Kolei Mazowieckich pasażerowie odbyli 63,2 mln podróży. Wówczas zakończył się trend wzrostu przewozów, który notowany był przez spółkę nieprzerwanie od rozpoczęcia działalności w 2005 r. I następnie – gdy od 2015 r. do 2019 r. w skali całego kraju liczba podróży pociągami wzrosła z 280,3 mln do 335,9 mln – Koleje Mazowieckie pograżyły się w stagnacji. Spółce do dziś nie udało się pobić własnego rekordu przewozowego z 2015 r.

W 2019 r. podróżni zrealizowali pociągami Kolei Mazowieckich 62,1 mln podróży. Spośród dziewięciu przewoźników kolejowych w części lub w całości należących do samorządów wojewódzkich, Koleje Mazowieckie są jedynym, któremu od 2015 r. – w dobie trwającej od pięciu lat hossa na polskim rynku kolejowym – spadła liczba przewożonych pasażerów.

Jeśli podwyżkę wprowadza się w czasie stagnacji popytu, to nie należy spodziewać się, że zapewni ona zwiększenie wpływów. – *Podwyżka cen biletów przeloży się na wzrost przychodów, jeżeli przy przewoźniku pozostanie co najmniej ta sama, nie mniejsza liczba klientów* – zaznacza prof. Anna Mężyk z Wydziału Ekonomii i Finansów na Uniwersytecie Technologiczno-Humanistycznym w Radomiu. – *A klienci pozostaną, jeśli oferowana usługa jest w ich ocenie najlepszym, co mogą za swoje pieniądze otrzymać lub jeżeli nie mają innego wyboru.*

Decyzja o podwyżce podjęta przez Koleje Mazowieckie o tyle grozi zmniejszeniem przychodów, że ceny biletów oferowane przez inne spółki kolejowe oraz przez firmy autobusowe są znacznie niższe.

## Drogie Koleje Mazowieckie

Jak wysokie stały się ceny biletów Kolei Mazowieckich najlepiej widać na



• Ostatnia podwyżka cen biletów Kolei Mazowieckich może odstraszyć pasażerów i pogorszyć wyniki finansowe tego przewoźnika. Kasy biletowe na przystanku Warszawa Śródmieście.

obsługiwanej przez trzech przewoźników trasie z Żyrardowa do Warszawy, którą każdego dnia tysiące ludzi pokonują w drodze do pracy. W Polregio bilet miesięczny kosztuje 190 zł, w PKP Intercity 248 zł, zaś w Kolejach Mazowieckich aż 304 zł. Za bilet jednorazowy w Polregio trzeba zapłacić 9,50 zł, w PKP Intercity 15 zł, natomiast w Kolejach Mazowieckich bilet jednorazowy z Żyrardowa do Warszawy zdrożał po ostatniej podwyżce cen z 13,80 zł do 15,20 zł.

Cena biletu Kolei Mazowieckich z Siedlec do centrum Warszawy wzrosła z 22,40 zł do 24,60 zł. Podróż pociągiem PKP Intercity na tej trasie kosztuje tymczasem 18 zł. Zarówno trasa Żyrardów – Warszawa, jak i Siedlce – Warszawa należą do tras objętych przez PKP Intercity ofertą Bilet Taniomiejstowy: bilety w cenach niższych niż w standardowej taryfie przewoźnika nie są ograniczone limitowanymi pulami i nie wymagają zakupu z wyprzedzeniem. Bilet Taniomiejstowy z Małkini do Wołomina kosztuje 14 zł, zaś bilet Kolei Mazowieckich 18,60 zł. Bilet miesięczny na trasę Małkinia – Wołomin w PKP Intercity kosztuje 292 zł, a w Kolejach Mazowieckich aż 390 zł.

PKP Intercity obsługuje jednak tylko magistralne linie łączące Warszawę z aglomeracjami w innych regionach, zaś na terenie województwa mazowieckiego pociągi tej spółki zatrzymują się głównie w miastach powiatowych. Większość stacji i przystanków na terenie województwa jest więc obsługiwana wyłącznie przez Koleje Mazowieckie. Wcale to jednak nie oznacza, że ten należący do samorządu województwa mazowieckiego przewoźnik może bez umiaru podnosić ceny, nie obawiając się przy tym

utruty pasażerów. – *Transport kolejowy w zasadzie już nigdzie nie jest monopolistą* – podkreśla prof. Mężyk. – *Na rynku funkcjonują przewoźnicy oferujący tanie połączenia busami i autobusami, coraz więcej osób korzysta z własnego samochodu, popularność zdobywa też serwis internetowy BlaBlaCar, który kierowców posiadających wolne miejsca łączy z osobami szukającymi przejazdu.*

## Dwa razy drożej i z przesiadką

Koleje Mazowieckie nie analizują otoczenia konkurencyjnego nie tylko w postaci innych spółek kolejowych, ale także przewoźników drogowych, przez co w bardzo ograniczonym zakresie stosują rozwiązanie w postaci cen biletów niższych od tych przewidzianych w standardowej taryfie. Takie rozwiązanie oferowane jest przy przejazdach z Gostynina i Płocka do Warszawy kursującym raz dziennie pociągiem „Mazovia” oraz na odcinkach Drzewica – Radom i Pionki – Radom (np. podróż z Pionek do Radomia zamiast 11,50 zł, kosztuje 5,60 zł).

Wraz z ostatnią zmianą cennika niższa taryfa została wprowadzona ponadto na linii Ostrołęka – Wyszaków – Tuszcz, dzięki czemu podwyżka w praktyce nie dotknęła pasażerów z poruszających się na tej trasie. Jeśli jednak chcą wyjechać poza tę linię, muszą już zapłacić więcej. – *Bilet na 54-kilometrowej trasie Wyszaków – Ostrołęka kosztuje 15 zł. Bilet na również liczącej 54 km trasie Wyszaków – Warszawa Wileńska kosztuje 16,80 zł, a obsługa tej relacji opiera się na przesiadkach w Tuszczu. Tymczasem przejazd bezpośrednim autobusem z ►*

► Wyszkowa do Warszawy kosztuje 8-9 zł – zwraca uwagę Sebastian Gomółka z serwisu internetowego Stacja Wyszków. – *Wygłąda na to, że Koleje Mazowieckie nie są zainteresowane zdobyciem mieszkańców Wyszkowa, dla których głównym kierunkiem dojazdów do pracy jest Warszawa.*

## Nieprzemysłana taryfa

Koleje Mazowieckie mogą próbować uzasadniać swoją politykę cenową tym, że w województwie mazowieckim notowane są najwyższe wynagrodzenia w Polsce. Wynik ten jest jednak windowany wysokim poziomem płac w Warszawie, za którym kryją się znacznie niższe pensje w innych częściach regionu. Gdy w stolicy średnia płaca netto osiąga 4266 zł, to w powiecie ciechanowskim wynosi ona 3239 zł, w Siedlcach 3167 zł, w powiecie mławskim 2778 zł, zaś w powiecie szydłowieckim 2636 zł. Bilet miesięczny – np. w cenie 242 zł na odległość 21-30 km – to dla człowieka pracującego w Siedlcach czy Mławie zupełnie inny wydatek niż dla osoby zabijającej w Warszawie. Przy czym paradoksalnie podwyżki cen w Kolejach Mazowieckich mniej dotyczą mieszkańców aglomeracji warszawskiej – oni pociągami przewoźnika mogą jeździć z biletami stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego (Koleje Mazowieckie dostają za to 184,5 mln zł rocznie). Bilet ZTM ważny przez 30 dni w tramwajach, metrze, autobusach i w pociągach w Warszawie oraz okolicznych 13 miastach i gminach kosztuje 180 zł. Dla porównania, w Kolejach Mazowieckich 187 zł trzeba zapłacić za bilet miesięczny na liczącą 15 km trasę Kotuń – Siedlce.

Zmiana taryfy Kolei Mazowieckich po prostu nie została przemysłana. Najlepiej pokazuje to kwestia biletu dobowego na całą sieć przewoźnika. Zdrożał z 37 zł na 41 zł i kosztuje więcej niż Wspólny Bilet Samorządowy, który – kosztując 38 zł – też jest ważny 24 godziny, jednakże nie tylko w Kolejach Mazowieckich, ale również w pociągach Warszawskiej Kolei Dojazdowej, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Dolnośląskich, Kolei Wielkopolskich, Kolei Śląskich, Kolei Małopolskich i Arrivy. Wydanie 38 zł na honorowany przez ośmiu przewoźników 24-godzinny Wspólny Bilet Samorządowy opłaca się bardziej niż zakup biletu Kolei Mazowieckich z Siedlec do Warszawy Wschodniej i z powrotem (41,81 zł) czy z Ciechanowa do Warszawy Gdańskiej i z powrotem (45,51 zł) – i to mimo stosowania przez mazowiecką spółkę 15-procentowej zniżki na podróż powrotną.

## Połączenie w złej cenie

Jednym z największych problemów Kolei Mazowieckich jest brak polityki cenowej, która dopasowałaby się do niższych dochodów poza aglomeracją warszawską i przyciągnęłaby pasażerów na odcinkach, gdzie notuje się mniejsze potoki podróżnych. Odpowiedzialny za taryfę przewozową wiceprezes Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda przy różnych okazjach przypomina, że odległość wynosząca około 60 km od Warszawy jest barierą, za którą pogarszają

się wyniki w postaci liczby pasażerów i przychodów ze sprzedaży biletów.

To właśnie na peryferiach województwa Koleje Mazowieckie powinny w pierwszej kolejności szukać nowych klientów i nowych przychodów. Sposobem na to jest obniżenie cen biletów, a więc dostosowanie ich do lokalnego poziomu dochodów, i w efekcie przyciągnięcie osób, dla których obecnie przewoźnik ten jest po prostu zbyt drogi.

Mowa o wprowadzeniu tanich biletów na takich odcinkach jak Płońsk – Sierpc, Ciechanów – Mława – Działdowo, Łochów – Małkinia, Pilawa – Dęblin, Radom – Skarżysko-Kamienna czy Sochaczew – Łowicz, które pobudziłyby popyt na podróże lokalne w tych relacjach.

Wzorem mogą być doświadczenia spółki Polregio, która ofertą Połączenie w Dobrej Cenie objęła 169 odcinków w całej Polsce. Oferta ta polega na wprowadzeniu cen niższych od przewidzianych w podstawowej taryfie Polregio – zwykle w celu walki z konkurencją przewoźników drogowych lub dostosowania się do lokalnego poziomu dochodów. Dane Polregio wskazują, że na wielu odcinkach obniżenie cen na tyle zwiększyło popyt, że przychody generowane na danej linii bardzo wyraźnie się zwiększyły.

## Przyklepywanie podwyżki

W niektórych województwach spółka Polregio z inicjatywy miejscowych samorządów wprowadziła niższe taryfy, które obejmują cały region: tak jest w województwach małopolskim, kujawsko-pomorskim czy świętokrzyskim. Efekty zaangażowania się samorządu w politykę cenową przewoźnika kolejowego dobrze widać w Skarżysku-Kamiennej, położonym na granicy województw świętokrzyskiego i mazowieckiego. Przejazd pociągiem Polregio z Biletem Świętokrzyskim na liczącej 44 km trasie ze Skarżyska-Kamiennej do Kielc kosztuje 5,50 zł, a przejazd na obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie 40-kilometrowej trasie ze Skarżyska-Kamiennej do Radomia kosztuje 13 zł.

Brak zaangażowania samorządu województwa mazowieckiego w politykę cenową Kolei Mazowieckich jest wręcz zadziwiający, jeśli wziąć pod uwagę, że spółka w 100% należy do tego samorządu. Nawiasem mówiąc, marszałek województwa Adam Struzik i wiceprezes Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda są działaczami tej samej partii: Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Podwyżki zostały przez marszałka Adama Struzika jedynie przyklepane: 7 stycznia 2020 r. zarząd województwa wyraził zgodę na zmianę cennika Kolei Mazowieckich. Problem w tym, że kwestia podwyżek była jedną z około stu spraw, jakie tego dnia omawiano na posiedzeniu zarządu. W podobny sposób zarząd województwa 10

## Ceny po mazowiecku

przewoźnik / taryfa wojewódzka	bilet jednorazowy			miesięczny 25 km
	25 km	50 km	100 km	
<b>Koleje Mazowieckie</b>	<b>11,50 zł</b>	<b>15,20 zł</b>	<b>24,60 zł</b>	<b>242,00 zł</b>
Przewozy Regionalne	8,30 zł	14,50 zł	21,50 zł	198,00 zł
<b>Łódzka Kolej Aglomeracyjna</b>	<b>8,30 zł</b>	<b>14,50 zł</b>	<b>21,50 zł</b>	<b>198,00 zł</b>
Koleje Dolnośląskie	8,30 zł	14,50 zł	21,50 zł	198,00 zł
<b>Koleje Wielkopolskie</b>	<b>8,30 zł</b>	<b>14,50 zł</b>	<b>21,50 zł</b>	<b>198,00 zł</b>
Koleje Śląskie	8,00 zł	13,00 zł	20,00 zł	184,00 zł
<b>SKM Trójmiasto</b>	<b>7,50 zł</b>	<b>9,50 zł</b>	<b>15,50 zł</b>	<b>160,00 zł</b>
Taryfa Małopolska	5,50 zł	7,50 zł	14,50 zł	110,00 zł
<b>Bilet Świętokrzyski</b>	<b>5,20 zł</b>	<b>5,80 zł</b>	<b>10,60 zł</b>	<b>130,00 zł</b>
Taryfa Kujawsko-Pomorska	5,00 zł	8,60 zł	15,90 zł	150,00 zł
<b>Warszawska Kolej Dojazdowa</b>	<b>8,00 zł</b>	-	-	<b>248,00 zł</b>

Stan na 10.3.2020

grudnia 2019 r. zaakceptował wzrost cen biletów Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Drugi należący do samorządu województwa mazowieckiego przewoźnik kolejowy również wprowadził z początkiem lutego 2020 r. podwyżki cen wszystkich biletów jednorazowych i okresowych: przykładowo w relacji Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście WKD bilet jednorazowy zdrożał z 7 zł do 8 zł, natomiast bilet miesięczny z 216 zł do 248 zł.

## Płacz i płacz

Wprowadzona z początkiem lutego 2020 r. podwyżka nie ominęła tych pasażerów Kolei Mazowieckich, którzy na modernizowanych liniach borykają się z dużymi utrudnieniami. Na odcinkach Radom – Warka oraz Pilawa – Otwock zamiast pociągów kursują autobusy zastępcze, co wiąże się nie tylko z koniecznością dodatkowych przesiadek na trasie, ale także ze znaczącym wydłużeniem czasu podróży. Dla podróżujących na tych trasach podwyżka może być kroplą, która przelewa czarę goryczy i wpływa na podjęcie decyzji o rezygnacji z korzystania z usług Kolei Mazowieckich.

W sąsiednim województwie łódzkim samorządowy przewoźnik – Łódzka Kolej Aglomeracyjna – na remontowanych trasach obniża ceny biletów okresowych. Bilety tygodniowe, miesięczne i kwartalne, o około 15% tańsze niż w standardowej taryfie, ŁKA oferuje obecnie swoim pasażerom na przebudowywanych obecnie liniach z Łodzi do Kutna i Sieradza.

– *Koszt podróży znajduje się na pierwszym miejscu wśród kryteriów wyboru środka transportu. Trzeba jednak pamiętać o tym, że koszt podróży to nie tylko bezpośredni wydatek finansowy. Daleko większe znaczenie ma koszt związany z czasem i wygodą podróży* – mówi prof. Anna Mężyk.

Cenowe rekompensowanie pasażerom utrudnień w czasie remontów jest tym bardziej uzasadnione, że koszty funkcjonowania zastępczej komunikacji autobusowej są w dużej części refundowane przewoźnikom przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

Dodajmy, że okres utrudnień związanych z przebudowami sieci kolejowej to czas, gdy pasażerowie najbardziej gremialnie podejmują decyzje o przesiadce do własnego samochodu, który jest najpotężniejszym konkurentem transportu kolejowego.

KAROL TRAMMER

# Duża prędkość w małym mieście

Czy koło Białej Rawskiej powstanie kolejna stacja pasażerska na Centralnej Magistrali Kolejowej? Od stworzenia stacji w mniejszych miastach będzie też zależeć akceptacja społeczności lokalnych dla przebiegu nowych linii kolejowych – szprych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego

Położony na północnym wschodzie województwa łódzkiego powiat rawski to jeden z 53 polskich powiatów, do których nie da się dojechać pociągiem. Paradoks polega na tym, że powiat ten przecięty jest Centralną Magistralą Kolejową, którą każdego dnia przemyka kilkadziesiąt pociągów łączących Małopolskę i Śląsk z Warszawą. Lokalni politycy chcą, by część pociągów zaczęła stawać na terenie powiatu rawskiego.

## Cel numer jeden

W listopadzie 2019 r. rada powiatu przyjęła stanowisko, w którym domaga się powstania stacji pasażerskiej w tym rejonie: „Wielu mieszkańców naszych gmin pracuje w Warszawie. Powstanie stacji kolejowej skomunikowanej ze stolicą przyczyniłoby się do zapobiegania stałym migracjom zarobkowym i wyludnianiu się regionu” – czytamy w stanowisku, które zostało poparte przez władze wszystkich sześciu miast i gmin powiatu rawskiego.

Posel Polskiego Stronnictwa Ludowego Dariusz Klimczak z Rawy Mazowieckiej oznajmił, że doprowadzenie do powstania stacji pasażerskiej w Białej Rawskiej jest jego „inwestycyjnym celem numer jeden w pracy parlamentarnej na rzecz powiatu rawskiego”. O potrzebie powstania tej stacji z miejscowymi parlamentarzystami Prawa i Sprawiedliwości rozmawiał już wiceminister infrastruktury Marcin Horała.

Władze powiatu chcą, by nowa stacja powstała w miejscu, gdzie Centralna Magistrala Kolejowa przebiega na odcinku liczącym 3,2 tys. mieszkańców miasta Biała Rawska – w pobliżu wiaduktu drogi wojewódzkiej 725 biegnącej do oddalonej o 15 km Rawy Mazowieckiej, 18-tysięcznej stolicy powiatu.

Białą Rawską i dworzec Warszawa Centralna dzieli 70 km – czas podróży pociągiem InterCity na tej trasie wyniósłby około 40 min. Tyle w Warszawie jedzie tramwaj z osiedla Tarchomin do centrum. W powiecie rawskim mają więc nadzieję, że pracując w stolicy, będzie można – dzięki szybkiemu połączeniu – mieszkać w okolicach Białej Rawskiej.

## Magistrala bez tunelu

Gdy w latach 70. XX wieku budowano Centralną Magistralę Kolejową, skupiono się na zapewnieniu szybkiego połączenia aglomeracji śląsko-dąbrowskiej z Warszawą i nikt nie myślał o tym, żeby zaspokoić też potrzeby transportowe mieszkańców obszarów leżących po drodze.

– Obecnie w projektowaniu linii dużych prędkości obsługa regionów traktowana jest jako podstawowy element funkcjonalności



• Z uruchomionej w 2014 r. na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji pasażerskiej Opoczno Południe korzysta ponad pół tysiąca osób dziennie.

takich ciągów – podkreśla wiceprezes spółki Centralny Port Komunikacyjny Piotr Malepszak, który odpowiada za planowanie rozbudowy polskiej sieci kolejowej pod kątem obsługi mega-lotniska, które w 2027 r. ma powstać w gminie Baranów nieopodal Żyrardowa.

Już pod koniec lat 90. Komisja Europejska w dokumencie „Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego” przestrzegła przed efektem tunelu, zjawiskiem pojawiającym się wskutek planowania szybkich linii łączących największe metropolie bez brania pod uwagę potrzeb mieszkańców mijanych obszarów.

W przypadku Centralnej Magistrali Kolejowej próby przeciwdziałania efektowi tunelu podjęto w XXI wieku – wówczas powstały stacje pasażerskie przy dwóch największych miastach leżących przy tej 224-kilometrowej linii: w 2006 r. otwarto stację w 10-tysięcznej Włoszczowie, a w 2014 r. w pobliżu 22-tysięcznego Opoczna.

Z Włoszczowy do oddalonej o 184 km Warszawy jedzie się około półtorej godziny, zaś 122-kilometrową relację z Opoczna do Warszawy pokonuje się mniej więcej w godzinę. Ze stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe można szybko dojechać również do Krakowa czy Katowic.

– Na przykładzie stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe możemy powiedzieć, że atrakcyjny czas przejazdu bardzo szybko przyciąga klientów do kolei – mówi Malepszak. Obydwie stacje ściągają pasażerów z promienia około 30 km. Według zestawienia Urzędu Transportu Kolejowego,

ze stacji Włoszczowa Północ dziennie korzysta 200-299 pasażerów, a ze stacji Opoczno Południe 500-699 pasażerów.

## Stacja dla ludzi

Stacje pasażerskie w Opocznie i Włoszczowie powstały w wyniku rozbudowy istniejących stacji technicznych o perony i przejścia podziemne. Problemem powiatu rawskiego jest to, że w jego granicach nie ma na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji technicznej – istnieje jedynie posterunek Biała Rawska, umożliwiający przejazd między torami. Konieczna byłaby więc przebudowa tego posterunku w stację z torami dodatkowymi, na które zjeżdżałyby pociągi mające postój (tak jak dzieje się to na stacjach Opoczno Południe i Włoszczowa Północ). – Rozwiązanie z peronami przy torach dodatkowych daje większe możliwości pod względem przepustowości – mówi Malepszak. Gdy bowiem jeden pociąg zatrzymuje się na torze dodatkowym przy peronie, to drugi pociąg – przejeżdżający przez stację bez postoju – może go w tym czasie wyprzedzić torem głównym.

Alternatywą jest stworzenie przystanku osobowego, a więc wybudowanie peronów bezpośrednio przy torach głównych. – Takie rozwiązanie jest stosowane w Niemczech i Austrii na odcinkach, które zostały zmodernizowane do prędkości 230 km/h – mówi Piotr Malepszak.

Na przykład zmodernizowaną linią Berlin – Hamburg jeżdżą pociągi InterCityExpress z prędkością 230 km/h oraz pociągi regionalne osiągające 160 km/h. Wiąże się to z tym, ►

► że na części przystanków i stacji składy ICE przemykają bezpośrednio przy peronach, na których podróżni czekają na pociągi regionalne. Bezpieczeństwo zapewniają barierki, za które można przejść dopiero po zatrzymaniu się składu.

### TGV na dworcu w polu buraków

Wbrew głosom, które towarzyszyły uruchomieniu w 2006 r. stacji pasażerskiej Włoszczowa Północ, postoje szybkich pociągów w mniejszych miastach nie są w Europie czymś wyjątkowym. Co więcej, nie są czymś wyjątkowym postoje w miejscowościach nawet takiej wielkości jak licząca 3,2 tys. mieszkańców Biała Rawska.

We Francji pierwszą peryferyjną stacją pasażerską na trasie pociągów TGV otwarto już w 1981 r. wraz z uruchomieniem linii dużych prędkości Paryż – Lyon: stacja leży w pobliżu liczącego 22 tys. mieszkańców miasta Le Creusot i od niego nosi swoją nazwę. Kolejna stacja na tym ciągu – Mâcon-Loché – działa od 1983 r. na obrzeżach Mâcon (34 tys. mieszkańców). Na otwartej w 1990 r. linii Paryż – Tours większość pociągów TGV po drodze zatrzymuje się na stacji Vendôme-Villiers-sur-Loir, położonej koło 17-tysięcznego miasta Vendôme.

W 1994 r. otwarto pierwszą na sieci TGV stację pasażerską na obszarze wiejskim. Choć położoną na linii dużych prędkości Paryż – Lille stację Haute Picardie media nazwały „dworcem w polu buraków”, to znajduje się ona przy węźle autostradowym, dzięki czemu korzystają z niej mieszkańcy nie tylko pobliskich wsi i miasteczek, ale również miast Amiens i Saint-Quentin, oddalonych o ponad 40 km. Ze stacji Haute Picardie korzysta średnio 1,3 tys. osób dziennie. Nazwa stacji nie pochodzi od konkretnej miejscowości, lecz od całego regionu Górna Pikardia – dobrze oddaje to zasięg obszaru, z którego stacje pasażerskie na liniach dużych prędkości przyciągają pasażerów.

Kolejne „dworce w polu buraków” powstały na otwartej w 2007 r. linii dużych prędkości Paryż – Strasburg. Ze stacji Meuse



• Niemiecka Włoszczowa: pociąg InterCityExpress na linii dużych prędkości Frankfurt nad Menem – Kolonia podczas postoju w liczącym 14 tys. mieszkańców mieście Montabaur.

– leżącej na terenach wiejskich departamentu Meuse – dziennie korzysta średnio 490 mieszkańców okolicznych wsi i miasteczek. Stację Lorraine, której nazwa pochodzi od regionu Lotaryngia, zlokalizowano koło liczącej 900 mieszkańców wsi Louvigny – kilka kilometrów od zjazdu z autostrady łączącej ponad stu tysięcy miasta Metz i Nancy (ze stacji Lorraine do Metz jest 29 km, a do Nancy 37 km).

### Stacje w interiorze

Najdłuższą w Europie siecią kolei dużych prędkości może poszczycić się Hiszpania. Również w tym kraju szybka kolej nie ogranicza się do obsługi tylko największych miast. Na przykład na linii Malaga – Madryt działają dwie stacje pasażerskie w andaluzyjskim interiorze: stacja Antequera-Santa Ana, położona na terenach wiejskich w odległości 17 km od 41-tysięcznego miasta

Antequera, oraz stacja Puente Genil-Herrera, zlokalizowana po 10 km od miast Puente Genil (30 tys. mieszkańców) i Estepa (12 tys. mieszkańców).

W regionie Aragonia, przeciętym przez główny ciąg dużych prędkości Barcelona – Madryt, część szybkich pociągów AVE staje w 20-tysięcznym mieście Calatayud.

Co charakterystyczne dla Hiszpanii, peryferyjne stacje na liniach *alta velocidad* są obsługiwane nie tylko przez osiągające 300 km/h pociągi dalekobieżne AVE, ale także przez składy kategorii Avant, które kursują z szybkością 250 km/h w relacjach regionalnych: na przykład na 85-kilometrowej trasie Calatayud – Saragossa, zapewniając dojazd w czasie 25 min. z zachodu Aragonii do liczącej 675 tys. mieszkańców stolicy regionu.

### Włoszczowa po niemiecku

W Niemczech na uruchomionej w 2002 r. 180-kilometrowej linii dużych prędkości Kolonia – Frankfurt nad Menem stacje pasażerskie zlokalizowano w miastach Siegburg (39 tys. mieszkańców), Montabaur (14 tys. mieszkańców) i Limburg (35 tys. mieszkańców). Najmniejsze z tych miast, Montabaur, leży dokładnie w połowie linii, którą pociągi InterCityExpress kursują z prędkością 300 km/h. To, że co trzeci zwalnia i zatrzymuje się w 14-tysięcznym mieście, jest wynikiem starań władz Nadrenii-Palatynatu, które już na etapie prac planistycznych oznajmiły, że choć linia dużych prędkości ma przebiec skrajem tego landu, to pociągi muszą zatrzymywać się w jego granicach. Według tygodnika „Der Spiegel” decyzja o powstaniu dworca w Montabaur była ceną, jaką kolej zapłaciła władzom landu za bezproblemowe przejście procedury niezbędnej do rozpoczęcia budowy nowej linii. Jedna czwarta kosztów budowy stacji w Montabaur została pokryta przez land i miasto. Inwestycja ta niewątpliwie opłaciła się nie tylko ►



• Pociąg InterCityExpress relacji Hamburg – Berlin z prędkością 230 km/h przemyka przy peronie na stacji Friesack. Bezpieczeństwa pasażerów strzegą specjalne barierki.

► lokalnej społeczności, ale też kolei, która zdobyła wielu klientów wcześniej nie korzystających z pociągów.

Z Montabaur pociągi InterCityExpress w obydwu kierunkach odjeżdżają raz na godzinę od wczesnego rana do północy. Z tego leżącego wśród wzgórz Westerwald miasta można w 35 min. dojechać do śródmieścia milionowej Kolonii oraz w 45 min. do centrum Frankfurtu nad Menem, będącego finansową stolicą Niemiec (po drodze pociągi zatrzymują się przy frankfurckim lotnisku, najważniejszym niemieckim porcie lotniczym). Z Montabaur można bez przesiadki dotrzeć też do Monachium, Norymbergi, Düsseldorfu czy Dortmundu. Jak niedawno poinformował tygodnik gospodarczy „Wirtschaftswoche”, Montabaur to miasto, które cechuje się największym w Niemczech odsetkiem mieszkańców posiadających roczny bilet sieciowy na kolej BahnCard 100 (jego cena to 3952 €).

Każdego dnia ze stacji Montabaur korzysta około 2,5 tys. osób. To nie tylko mieszkańcy tego miasta. Tuż obok stacji znajduje się dworzec autobusowy zapewniający kursy z okolicznych wsi i miast. Ponadto przy stacji zlokalizowane są trzy parkingi Park&Ride zapewniające około 900 miejsc postojowych.

W 2010 r. ekonomiści z London School of Economics oraz Uniwersytetu w Hamburgu zbadali efekty powstania stacji w Montabaur i Limburgu: znaczące skrócenie czasu dojazdu do metropolii zapewniło tym miastom przyspieszenie wzrostu gospodarczego, wywołane pojawieniem się nowych firm na miejscu i poprawą dostępu do miejsc pracy w większych ośrodkach.

## Aktualnie nie ma planów

Mimo zagranicznych efektów otwierania linii dużych prędkości na mijane obszary oraz pozytywnej oceny wykorzystania stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe na razie negatywnie podchodzi do koncepcji zlokalizowania w Białej Rawskiej stacji pasażerskiej. – *Aktualnie nie ma planów budowy nowych stacji czy przystanków na Centralnej Magistrali Kolejowej. To linia łącząca stolice regionów, zaplanowana do prowadzenia ruchu międzyregionalnego i międzyaglomeracyjnego* – mówi Mirosław Siemieniec z PKP PLK, dodając, że nie przewiduje się także udostępnienia magistrali przewoźnikom regionalnym. A przecież można sobie wyobrazić pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, które kursując w relacji Opoczno Południe – Biała Rawska – Warszawa, zapewniałyby mieszkańcom wschodniej części województwa łódzkiego połączenia z aglomeracją stołeczną. – *Na najbliższe lata planowane jest podniesienie prędkości na Centralnej Magistrali Kolejowej do 250 km/h i obecność pociągów regionalnych wiązałaby się z ograniczeniem przepustowości* – przekonuje Siemieniec.

W Niemczech pociągi regionalne zostały wpuszczone na ciąg dużych prędkości Berlin – Monachium. Na jego bawarskim odcinku, gdzie składy InterCityExpress mkną 300 km/h, kursują także pociągi regionalne

osiągające prędkość 140-200 km/h, które obsługują zbudowane na linii dużych prędkości stacje pasażerskie w gminach Allersberg (8 tys. mieszkańców) i Kinding (2,5 tys. mieszkańców). Pociągi regionalne zapewniają bezpośrednie połączenie tych gmin z dwoma największymi miastami Bawarii: Monachium i Norymbergą (na przykład z Kinding do oddalonej o 59 km Norymbergi jedzie się 29 min.). Przy stacjach Allersberg i Kinding powstały parkingi oraz terminale, do których docierają autobusy z okolicznych miast i gmin.

Problemem polskich stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe jest brak komunikacji autobusowej zapewniającej możliwość dojazdu z okolicznych miejscowości inaczej niż samochodem (pasażerowie zostawiają auta na parkingu albo są podwożeni przez bliskich).

## Kij w szprychy

Spółka Centralny Port Komunikacyjny planuje, by nowe linie, zwane szprychami, zapewniały połączenia nie tylko między lotniskiem a największymi aglomeracjami. – *Chodzi też o otwieranie się na tereny do tej pory nieobsługiwane przez kolej oraz o poprawę dostępności dużych miast jak Płock czy Grudziądz, które obecnie mają ubogą ofertę kolejową* – mówi Piotr Malepszak.

Według wstępnych założeń, obsługa części miast, na przykład Kalisza czy Sieradza, ma być zapewniona poprzez łącznice, które umożliwią pociągom zjechanie z linii dużych prędkości, postój przy istniejących dworcach w centrum, a następnie powrót na linię dużych prędkości. W części ośrodków, na przykład w Grudziądzu czy Kępnie, szprychy miałyby w miarę możliwości przebiec przez istniejące stacje. – *W przypadku nowych stacji na linii szybkiej będziemy stosować układ peronów przy torach dodatkowych* – mówi wiceprezes CPK, podając przykład planowanej stacji na obrzeżach 13-tysięcznego miasta Brzeziny, w pobliżu którego przebiec ma szprycha z lotniska w kierunku Łodzi.

O ile w przypadku stacji budowanych bezpośrednio na liniach dużych prędkości łatwiej jest wygospodarować tereny pod parkingi przesiadkowe, o tyle zajazd na tradycyjną stację zapewnia postój w miejscu znacznie lepiej wpisanym w lokalną tkankę oraz możliwość skomunikowania z pociągami regionalnymi.

– *Doświadczenia innych krajów pokazują, że bardziej sprawdza się obsługa istniejących stacji poprzez system łącznic z linii szybkich* – mówi Malepszak. – *Ważne, aby taki zajazd był zaprojektowany w sposób umożliwiający szybkie włączenie się do linii istniejącej.*

Tak obsługiwany jest na przykład niemiecki Coburg (41 tys. mieszkańców). Otwarty w 2017 r. ciąg dużych prędkości Berlin – Monachium został poprowadzony skrajem Coburga, ale wybudowane zostały łącznice umożliwiające zjazd na tradycyjną linię przebiegającą przez miasto. Część pociągów InterCityExpress na chwilę więc opuszcza linię szybką, by przejechać przez centrum Coburga i zatrzymać się na tamtejszym dworcu. Zajechanie do Coburga

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

## „Dobra dostępność komunikacyjna to czynnik rozwoju”

prof. Krystian Heffner  
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach  
Katedra Gospodarki Przestrzennej  
i Środowiskowej

„Peryferyzacja obszarów wiejskich i małych miast często może zachodzić nawet w pobliżu dużych aglomeracji. Gdy dostępność, ze względu na niewielkie odległości do rynków pracy, handlu i usług, wydaje się być dobra, to lokalne niedogodności – brak dróg dojazdowych, brak kolei, brak dostępnych przystanków kolejowych, mała częstotliwość kursowania autobusów i pociągów lub niestabilność ich rozkładów jazdy – mogą ograniczać możliwości wykorzystania dobrego położenia. Dostępność komunikacyjna obszarów wiejskich i małych miast należy do kluczowych czynników ich rozwoju. Dzieje się tak jednak tylko wówczas, gdy dobra dostępność komunikacyjna jest stanem trwałym i perspektywicznie pewnym oraz zasadniczo skraca dojazd”

wyduża czas przejazdu o około kwadrans – to znacznie więcej niż w przypadku postojów na stacjach zlokalizowanych bezpośrednio na liniach dużych prędkości.

Już po stu dniach funkcjonowania nowego ciągu Berlin – Monachium koncern Deutsche Bahn poinformował, że do i z sześciu pociągów ICE wsiada i wysiada na stacji w Coburgu średnio 300 osób dziennie. Wkrótce potem liczbę pociągów zajeżdżających do Coburga zwiększono do ośmiu.

Budowy kolejnej stacji pasażerskiej na ciągu Berlin – Monachium domaga się obecnie 39-tysięczne Ilmenau w Turynii. Linia przebiega 7 km od tego miasta.

Tymczasem w Polsce coraz większe kontrowersje budzi proces wytyczania szprych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jednym z ognisk protestu jest liczący 18 tys. mieszkańców Konstantynów Łódzki, przez który ma wbiegać do Łodzi nowa linia w kierunku Wrocławia i Poznania. Burmistrz Robert Jakubowski na jednym ze spotkań z mieszkańcami zwrócił uwagę, że miasto w ogóle nie skorzysta na nowym ciągu: – *To będzie tylko trasa przelotowa, w Konstantynowie nie będzie przystanku.*

Mikołaj Wild, prezes spółki Centralny Port Komunikacyjny, jak na razie próbuje studzić emocje. Tak mówił na przełomie marca i lutego 2020 r. w telewizji TVN: – *Ten czas, gdy będziemy jeździć od gminy do gminy i konsultować każdy z przebiegów, jeszcze nadejdzie. Natomiast to nie jest jeszcze dziś.*

Dopóki mieszkańcom mijanych terenów nie zaoferuje się powstania stacji pasażerskich, dopóty w szprychach nie ujrzą oni jakiegokolwiek korzyści dla swoich małych ojczyzn. I nie zaakceptują żadnego wariantu przebiegu tych linii kolejowych.

KAROL TRAMMER



– *Sytuacja powoli się poprawia* – mówi magazynowi „Z Biegiem Szyn” doc. Pavel Drdla z Wydziału Transportu Uniwersytetu w Pardubicach. Przełom 2019 i 2020 r. był w Czechach gorącym okresem. Państwowe České Dráhy w połowie grudnia 2019 r. musiały oddać obsługę dużej części linii innym przewoźnikom, którzy okazali się być nienajlepiej przygotowani do nowych zleceń. Przywykłych do sprawnie działającej kolei Czechów zaskoczyły odwołane pociągi, duże opóźnienia i problemy z biletami.

## Zderzenie z trudnościami

Największe problemy miała firma, która przejęła najwięcej połączeń: Arriva zdobyła dziesięcioletnie kontrakty na obsługę części tras w regionach libereckim i zlińskim, a także zwyciężyła w przetargu Ministerstwa Komunikacji na trzyletnią realizację połączeń dalekobieżnych z Pragi do Rakovníka, Tanvaldu i Czechich Budziejovic przez Písek oraz na ciągu Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk.

Arriva zderzyła się z najróżniejszymi trudnościami: od awarii systemu sprzedaży biletów po barierę językową między zatrudnionymi przez firmę maszynistami z Bułgarii a dyżurnymi ruchu (rzecznik Arrivy tłumaczył, że Bułgarzy przeszli kurs języka czeskiego i mogą co najwyżej nie rozumieć kolejarskiego żargonu). Najwięcej kłopotów Arriva miała jednak z taborem – w chwili rozpoczęcia przewozów firma nie miała wystarczającej liczby składów do realizacji rozkładu jazdy. Ratowano sytuację, pożyczając lokomotywy od przewoźników towarowych i zabytkowe wagony od organizacji miłośników kolei.

To o tyle zaskakujące, że Arriva należy do kolei Deutsche Bahn. I rzeczywiście strategia tabiora Arrivy w Czechach opiera się na używanych składach ściągniętych z Niemiec: czeskiemu oddziałowi przekazano jednostki Desiro oraz zespoły 628, pochodzące między innymi z działającej w ramach DB sieci Westfrankenbahn, która w grudniu 2019 r. zakończyła ich eksploatację. Tabor był więc przenoszony na ostatnią chwilę – do ruchu trafiały składki z logo DB Regio i napisami wyłącznie po niemiecku. W języku czeskim pojawiły się w pociągach co najwyżej plakaty o poszukiwaniu ludzi do pracy.

Aby zapewnić tabor niezbędny do obsługi publicznych zleceń, Arriva na kilka miesięcy zawiesiła komercyjne pociągi łączące Pragę z Nitrą w środkowo-zachodniej Słowacji.

## Korzyści i straty

– *Główną korzyścią z wejścia nowych przewoźników jest obniżenie wydatków na transport kolejowy. Przetargi są nastawione na najniższe ceny* – mówi Pavel Drdla, zwracając jednak uwagę, że wszystkiego nie da się zmierzyć ceną. – *Na przykład tego, że České Dráhy zapewniają sieciowość oferty.*

Wraz z przejściem przez Arrivę obsługi połączeń pospiesznych na trasie Praga – Tanvald, zniknęły bezpośrednie pociągi, które w weekendy łączyły stolicę z karkonoskim kurortem Harrachov. Pociągi te funkcjonowały dzięki temu, że České Dráhy obsługiwały zarówno dalekobieżną trasę

# Cena konkurencji

Prywatni przewoźnicy wygryzają České Dráhy z kolejnych tras



• *Nowy obraz czeskiej kolei. Pociągi pod banderą firmy Arriva na stacji Vsetín: sprowadzony z Niemiec skład serii 628 oraz podnajęte od firmy Leo Express jednostki Coradia Lint.*

Praga – Tanvald (na zlecenie Ministerstwa Komunikacji), jak i regionalną linię Tanvald – Harrachov (na zlecenie regionu libereckiego). Gdy ciągi te od grudnia 2019 r. rozdzielono między dwóch przewoźników, łączenie relacji stało się niemożliwe.

W wielu przypadkach przesiadka między przewoźnikami oznacza konieczność zakupu nowego biletu. – *W dużej mierze do historii przeszedł do niedawna oczywisty w Czechach fakt, że bilet z A do B jest ważny niezależnie od liczby przesiadek i od rodzaju pociągu. Politycy obiecali jednak wprowadzić krajową taryfę, która powinna rozwiązać te problemy* – mówi dr Jakub Taczanowski, geograf transportu z Uniwersytetu Jagiellońskiego, współautor książki „Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji”, a Pavel Drdla dodaje: – *Pojawiły się również problemy z gwarantowaniem skomunikowań pociągów różnych przewoźników.*

## Więcej za mniej

W regionie pardubickim sieć połączeń od grudnia 2019 r. jest podzielona między České Dráhy i firmę Leo Express, która wygrała przetarg na obsługę linii Ústí nad Orlicí – Mlýnický Dvůr i Dolní Lipka – Hanušovice. Na te trasy Leo Express skierował spalinowe składki Coradia Lint, wcześniej używane na terenie Niemiec przez firmę Transdev.

Dziesięcioletnią umowę wynajmu 15 pociągów Leo Express zawarł już w połowie 2018 r., a więc przed zdobyciem zlecenia od regionu pardubickiego. Prywatny przewoźnik uznał, że nawet jeśli przegra przetarg, to składki będzie podnajmował innym firmom, które w dobie coraz szerszego otwierania czeskiego rynku kolejowego będą potrzebowały taboru. I rzeczywiście plan ten szybko się ziścił: do realizacji kontraktu w regionie pardubickim wystarczy pięć składków

– pozostałe podjęła więc Arriva do obsługi połączeń w regionie zlińskim.

Choć Leo Express był w stanie wesprzeć innego przewoźnika, to sam nie uniknął problemów. Wbrew umowie z regionem pardubickim, część pociągów w pierwszych tygodniach jeździła bez drużyny konduktorskiej. Wystąpiły też problemy z systemem sprzedaży i informacją pasażerską.

Kolejna prywatna firma, RegioJet, przejęła obsługę części linii w regionie usteckim oraz zdobyła zlecenie Ministerstwa Komunikacji przewozy dalekobieżne na trasie Bohumín – Brno. Obydwa przetargi pozwoliły zmniejszyć koszty, co zdyskontowano na rozszerzenie oferty. Przykładowo w regionie usteckim przejęcie ruchu przez RegioJet wiązało się ze zwiększeniem liczby połączeń: na trasach Most – Žatec (z 13 do 16 dziennie) czy Ústí nad Labem – Bilina (z 10 do 15 dziennie). Zgodnie z umową zawartą przez region ustecki i RegioJet na lata 2019-2029, od grudnia 2021 r. przewozy muszą być realizowane fabrycznie nowymi składkami (będą to zespoły elektryczne Elf II, które RegioJet zamówił w polskich zakładach Pesa). Na pierwsze dwa lata RegioJet zaplanował realizację kontraktu ściągniętymi z Niemiec używanymi składkami spalinowymi 628 – w pierwszych dniach były z nimi problemy techniczne, przez co na części tras RegioJet powitał pasażerów odwołanymi pociągami i autobusami zastępczymi.

Jakub Taczanowski uważa, że problemy nowych przewoźników mogą tylko na jakiś czas wzmocnić lojalność regionów wobec państwowych kolei. – *České Dráhy, uspięone wieloletnią praktyką powierzania przewozów bez przetargów, nie doceniły determinacji władz państwa i regionów do obniżenia kosztów funkcjonowania kolei.*

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Umrzeć powtórnie

Ten stary cmentarz choleryczny zamknięty jest w trójkącie torów, po których często pędzą pociągi. Jeżdżąc do babci do Nasielska, pchał się do okna, by patrzeć na to miejsce. – Gdyby – mówił do babci – dusze umarłych chciały opuścić groby, mogłyby wpaść pod pociągi i znowu umrzeć, umrzeć powtórnie. Dlatego siedzą karnie w grobach, nigdzie nie chodzą, dlatego też już u nas brak cholery.

– To dziecko jest za mądre czy za głupie?  
– babcia nie potrafiła zdecydować czy się martwić czy też cieszyć z powodu wnuka.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Powiśle”

#### Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna

Między Tatrami a Bałtykiem mamy niejedno Powiśle. Powiślem bywają nazywane rejony położone na zachodnim brzegu Wisły w okolicach Sandomierza, rozciągające się od Koprzywnicy po Zawichost.

Na Lubelszczyźnie Powiśle to zachodnia część regionu – okolice Opola Lubelskiego i Józefowa nad Wisłą. W Warszawie Powiśle to leżąca poniżej skarpy część Śródmieścia. W północnej Polsce mianem Powiśla określa się obszar wzdłuż wschodniego brzegu Wisły, ciągnący się od Grudziądza przez Kwidzyn, Sztum po Malbork. Raczej nie zaskakuje to, że pociąg InterCity „Powiśle” nie zalicza na swojej trasie wszystkich rejonów o nazwie Powiśle. Znacznie bardziej zaskakujące jest to, że trasa pociągu „Powiśle” nie biegnie przez ani jeden z rejonów nazywanych Powiślem. Gdy bowiem leżące na północy kraju Powiśle rozciąga się na wschód od Wisły, to pociąg „Powiśle”, pokonując trasę z Bydgoszczy do Trójmiasta, z niezwykłą konsekwencją trzyma się zachodniej strony Wisły.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Spotkaliśmy się z bardzo pozytywnym odbiorem odwiedzających stoisko i dużym zainteresowaniem PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. jako potencjalnym pracodawcą. Informacja zwrotna ze strony kandydatów do podjęcia pracy i praktyk jednoznacznie wskazywała, że nasza obecność na targach, przygotowane stanowisko i materiały informacyjne wyrobiły w nich bardzo pozytywny obraz Spółki i poniekąd całej kolei”

**Źródło: „Infrator. Magazyn pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.”**

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Sam pociąg zaczyna się mnożyć przez pączkowanie. Joanna Lamparska dolicza się siedemnastu składów. Mają zawierać, w zależności od teorii: zasoby wrocławskich banków, Bursztynową Komnatę, skarby Prus, złoto z Ukrainy, złoto żydowskie, dzieła sztuki, podzespoły z fabryki Siemens, działa samobieżne i prototypy broni. Władze miasta i lokalni przedsiębiorcy natychmiast wykorzystują okazję do promocji regionu. W sprzedaży pojawiają się koszulki z napisami »Explore WAUBRZYCH«. Litery AŁ zostają zastąpione Au, chemicznym symbolem złota. Można kupić czekoladę w kształcie sztabek pozawijanych przez świstaka w złotka. Na wiadukcie ktoś maluje napis: »Ch.. tam wieża Eiffla, my mamy złoty pociąg«”

**Karolina Kuszyk\*, „Ponemieckie”**

\* urodziła się w 1977 r., polonistka i germanistka, tłumaczka literatury niemieckiej. „Ponemieckie” to jej debiut książkowy

# 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.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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