

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

2020 r.

POZNAŃ - ŁÓDŹ FABRYCZNA



## POJEDZIE POCIĄG DALEKO?

**Kolejni przewoźnicy samorządowi myślą  
o wyjechaniu na trasy dalekobieżne**

## TARYFY

### Inflacja po mazowiecku

Koleje Mazowieckie z początkiem 2023 r. wprowadziły specjalną taryfę dla linii, które nie biegną do Warszawy. Na tych trasach ceny biletów stały się o około 30% niższe od standardowych cen. Po wprowadzeniu specjalnej taryfy przejazd z Płaterowa do Siedlec stanął z 17,90 zł do 11,63 zł, z Sierpca do Płocka z 15,30 zł do



• Odcinki objęte specjalną taryfą Kolei Mazowieckich.

10,25 zł, a z Raciąża do Płońska z 13,60 zł do 9,38 zł. Przewoźnik postanowił zmierzyć się z problemem taryfy dostosowanej może do zarobków w Warszawie, ale nie w reszcie regionu (gdy aglomeracji stołecznej średnia płaca na rękę sięga 5653 zł, to w pozostałej części województwa wynosi 4526 zł). Mimo to niższą taryfą nie objęto linii Radom – Skarżysko-Kamienna, która biegnie przez powiat szydłowiecki, gdzie stopa bezrobocia wynosi 24,8% i jest najwyższa nie tylko w województwie mazowieckim, lecz w całej Polsce.

Wprowadzenie specjalnej taryfy w części przypadków zaskoczyło pasażerów drastyczną podwyżką. Mowa o odcinkach z Radomia do Pionek oraz z Radomia przez Przysuchę do Drzewicy, na których dotychczas funkcjonowały atrakcyjne cenowo oferty relacyjne, teraz zastąpione mniej od nich korzystną nową taryfą specjalną. W efekcie przejazd na trasie Pionki – Radom zdrożał z 6,60 zł do 9,38 zł, zaś na trasie Przysucha – Radom z 7,30 zł na 10,25 zł. Z dnia na dzień ceny biletów na tych trasach wzrosły o ponad 40%.

Wprowadzając specjalną taryfę dla linii oddalonych od stolicy, Koleje Mazowieckie jednocześnie zlikwidowały oferty relacyjne w aglomeracji warszawskiej. Bilet z Otwocka do Warszawy zdrożał o ponad 100%: z 5,70 zł do 13,60 zł. Przewoźnik tłumaczy, że w rejonie Warszawy pasażerowie mogą oszczędzić, jeżdżąc pociągami z biletami warszawskiego transportu miejskiego. Zdrożały również przejazdy z leżącej poza obszarem wspólnego biletu Góry Kalwarii do Warszawy – na tej trasie cena skoczyła z 14,60 zł do 17,90 zł.

Niemila niespodzianka spotkała też korzystających z połączenia Plock – Warszawa. Koleje Mazowieckie wycofały ofertę, zgodnie z którą bilet z Płocka lub Gostynina do Warszawy kosztował 25,90 zł. Od początku 2023 r. w tej relacji obowiązuje standardowa taryfa przewoźnika i bilet Gostynin – Warszawa kosztuje 36,50 zł, a Plock – Warszawa 38,50 zł. To podwyżka aż o 49%. •

## TARYFY

### Pasażerze, obsłuż się sam

Notując wzrost sprzedaży biletów przez internet, przewoźnicy coraz śmielej likwidują kasy biletowe. Skutek uboczny to rosnąca liczba pasażerów kupujących bilety w pociągach. Drużyny konduktorskie często nie dążą obsłużyć wszystkich podróżnych, zwłaszcza z tych, którzy jadą jeden, dwa przystanki. W tej sytuacji przewoźnicy podejmują działania mające skłonić kolejnych pasażerów do zakupu biletów przez internet lub w automatach biletowych.

W województwie podlaskim, gdzie kasy działały już tylko w Białymstoku i Czeremsku, od grudnia 2022 r. spółka Polregio daje 10% zniżki za zakup biletu przez internet. Upust przysługuje też przy zakupie biletu w automacie. Jesienią 2022 r. na białostockim dworcu stanął biletomat, przez który można zdalnie połączyć się z doradcą pomagającym przy zakupie biletu. – Zakładamy, że ta dodatkowa funkcjonalność będzie stanowiła zachętę dla osób, które do tej pory nie były przekonane do korzystania z usług biletomatu – mówi Adam Pawlik z zarządu Polregio. Videomaty stanęły na dziewięciu dworcach (między innymi w Opolu, Poznaniu, Wrocławiu i Świnoujściu) – na każdym z nich funkcjonują też kasy, choć nowa forma sprzedaży wydaje się być rozwiązaniem przede wszystkim dla stacji pozbawionych obsługi



## DWORCE

### Drugie życie dworców

Próby sprzedaży dworca w Sierpcu były podejmowane przez PKP od dekady. W tym czasie obiekt niszczał. – Po przeprowadzeniu kilku przetargów, które nie wyłoniły nabywcy, budynek jako mienie zbędne został przekazany miastu bezpłatnie – mówi Agnieszka Jurewicz z PKP. Do przejęcia doszło w maju 2022 r. Następnie władze Sierpca zdobyły na renowację dworca 4,5 mln zł z rządowego funduszu Polski Ład oraz 4 mln zł od samorządu województwa mazowieckiego. W listopadzie 2022 r. zlecono zaprojektowanie przebudowy budynku. Projekt ma być gotowy przed końcem marca 2023 r. – W obiekcie zlokalizowane zostaną niektóre wydziały ratusza i Pracownia Dziejów Miasta Sierpca. Część powierzchni zostanie przystosowana dla lokalu gastronomicznego. Podstawowe funkcje dworcowe, jak poczekalnia i pomieszczenia sanitarne, zostaną na nowo zorganizowane. W bezpośrednim sąsiedztwie planowane jest utworzenie centrum przesiadkowego – zapowiada Piotr Brzeski, naczelnik wydziału programowania strategicznego i pozyskiwania funduszy zewnętrznych Urzędu Miejskiego w Sierpcu. – W 2023 r. zostaną przygotowane niezbędne dokumenty, ekspertyzy i uzyskane pozwolenia. Do 2026 r. będą realizowane działania inwestycyjne.

Prace już trwają w Płońsku, gdzie w budynku dworca znaleźć ma się muzeum ziemi płońskiej, a w stojącej obok wieży ciśnieniowej planetarium. Choć nieczynny dworzec miasto przejęło od PKP już w 2011 r., to nadal stał on niewykorzystany. Dopiero w 2021 r. władzom Płońska udało się uzyskać dofinansowanie do renowacji obiektu z funduszy Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. – Od tej pory przeprowadzono prace polegające na przywróceniu historycznego kształtu budynku. Wymieniono stropy, ocieplono fundamenty i wykonano przyłęcz. Zdemontowano stare pokrycie dachu. Trwają prace przy więźbie dachowej. W wieży zdemontowano zbiornik na wodę dla parowozów, rozebrano drewnianą nadbudówkę i wykonano ściany dobudowanego piętra – wymienia rzecznik prasowy płońskiego ratusza Filip Przedpełski. Warta 7,6 mln zł przebudowa dworca w Płońsku ma zakończyć się w pierwszym kwartale 2024 r. W budynku nie przewiduje się funkcji związanych z obsługą pasażerów.

Obydwa dworce powstały w ramach budowy normalnotorowej linii Nasielsk – Płońsk – Sierpc, którą otwarto w 1924 r. •



• Dworce kolejowe w Sierpcu i Płońsku.



kasowej. Kasy zniknęły już bowiem nawet z wielu miast liczących po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców: Nysy, Świdnika, Chojnic, Stalowej Woli, Jaworzna czy Mysłowic (brak w tych miejscach jest też biletomatów).

10-procentową zniżkę dla kupujących bilety przez internet i w automatach wprowadziły również Koleje Śląskie, jednocześnie zwiększając z 5 zł do 10 zł opłatę za zakup biletu u konduktora – do grudnia 2022 r. naliczano ją tylko osobom wsiadającym bez biletu na stacji z czynną kasą, a teraz wystarczy, że na stacji znajduje się biletomat umożliwiający płatność zarówno kartą, jak i gotówką.

Zmniejsza się liczba kas Kolei Mazowieckich, ale sieć biletomatów tej spółki liczy już 103 urządzenia i obejmuje coraz mniejsze miejscowości. Automaty stanęły ostatnio w Augustówce, Kruszynie czy Bartodziejach. Poza kasami spółka zapewnia pełną ofertę biletową tylko w biletomatach i internecie. U drużyn konduktorskich nie da się kupić biletów miesięcznych, kwartalnych czy dobowych. •

W spółce CPK dochowanie terminu otwarcia lotniska w 2028 r. zeszło na dalszy plan. Obecnie najważniejsze jest to, żeby do wyborów parlamentarnych, które mają odbyć się jesienią 2023 r., prace projektowe zaszyły tak daleko, aby w przypadku zmiany władzy uniemożliwić podjęcie decyzji o zatrzymaniu całej inwestycji.

## Płachta na byka

Partie opozycyjne nie kryją niechęci do megalotniska oraz nowych linii kolejowych, które mają do niego prowadzić. – *Projekt w formie ogłoszonej przez spółkę CPK nie ma racjonalnego uzasadnienia* – powiedział tygodnikowi „Newsweek” Maciej Lasek z Platformy Obywatelskiej. „Bizantyjskim projektem Prawa i Sprawiedliwości” nazwał CPK szef Polski 2050 Szymon Hołownia: – *Jeśli my dojdziemy do władzy, projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego zostanie bardzo poważnie zaudytowany* – zapowiedział na spotkaniu z mieszkańcami gminy Błaszki, którą przeciąć ma szprycha z lotniska do Poznania.

– *W demokratycznym kraju żadna inwestycja nie może być prowadzona wbrew ludziom* – powiedział w Płocku, gdzie przebiec ma linia łącząca port lotniczy z Trójmiastem, Piotr Zgorzelski z Polskiego Stronnictwa Ludowego, a kaliska posłanka Lewicy Karolina Pawliczak stwierdziła: – *Centralny Port Komunikacyjny to kolejny centralny przekręt PiS. Inwestycja powinna zostać zawieszona i zweryfikowana.*

Emocji wokół planowanej inwestycji nie studzi to, że pełnomocnikiem rządu ds. CPK jest poseł Marcin Horała, który nie tylko koordynuje to wielkie przedsięwzięcie, ale także angażuje się w polityczną naparzanekę i odczoch zabiera głos w takich kwestiach jak propaganda LGBT czy powrót Donalda Tuska na polską scenę polityczną, nazywając szefa PO „trollem internetowym”, który „zatrzuwa debatę publiczną”. Horała – zamiast konyliacyjnie budować ponadpartyjne i perspektywiczne poparcie dla inwestycji – działa na polityków i zwolenników opozycji jak płachta na byka, utwierdzając ich tylko w przekonaniu, że CPK jest kolejną kwestią, za którą powinni krytykować PiS.

## Pod znakiem zapytania

Wątpliwości co do inwestycji tlą się też w PiS. Jarosław Kaczyński nakazał szukać oszczędności w prawie wszystkich resortach – doniósł na początku listopada 2022 r. portal Wprost i przywołał anonimową wypowiedź polityka tej partii: – *Powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego stoi pod znakiem zapytania.*

Zdementowali to wiceminister finansów Artur Soboń i pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała, który w wywiadzie dla serwisu I.pl tak skwitował doniesienia Wprost: – *Absolutna kaczka dziennikarska, bez nazwiska, zupełny fake news.*

Dodajmy, że w przeddzień ukazania się rewelacji portalu Wprost Jarosław Kaczyński nie miał wątpliwości co do koncepcji CPK. – *Gospodarka prężnie się rozwija, powstają nowe inwestycje strategiczne dla naszego kraju, chociażby CPK* – stwierdził prezes PiS

# Duża prędkość CPK

## W spółce Centralny Port Komunikacyjny trwa walka z czasem



• Wizualizacja dworca kolejowego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

w Ostródzie, a kilka tygodni wcześniej w Sieradzu oznajmił: – *To jest przedsięwzięcie ogromnie istotne dzisiaj dla Polski.*

Z nieoficjalnych rozmów dowiadujemy się, że płynący z obozu rządzącego nieśmiały i anonimowy sprzeciw wobec CPK pochodzi z terenów, przez które mają przebiec szprychy. Posłowie tych ziem, odwiedzając swoje okręgi wyborcze, spotykają się z zarzutami, że PiS zabierze ludziom ziemię i domy zostaną przecięte torami. Zwłaszcza u parlamentarzystów z drugiego rzędu wywołuje to frustrację, bo nikt w partii ich nie przygotował, jak powinni reagować i jakie argumenty przedstawiać. W czasie kampanii wyborczej nie będzie dało się dłużej chować głowy w piasek.

## O CPK dobrze albo wcale

Prezes spółki CPK Mikołaj Wild apeluje o odpolitycznienie dyskusji o inwestycji, dodając, że oczekuje konstruktywnej krytyki. I owszem Wild bierze udział nie tylko w debatach, gdzie wszyscy poklepują się po plecach, ale uczestniczył też w internetowej audycji Magdaleny Dorożały, krytycznej wobec całej inwestycji liderki ds. ekologii w ruchu Polska 2050.

Jednocześnie kierowana przez Mikołaja Wilda spółka zapisuje w umowach z firmami projektowymi, że jeżeli ich pracownicy będą krytycznie wypowiadać się o spółce lub jej działalności, spotka się to z żądaniem wykluczenia ich z grona osób pracujących nad zleceniami dla CPK. Podmiot ten staje się tymczasem kluczowym zleceniodawcą branży planistycznej i projektowej.

W listopadzie 2022 r. spółka CPK podpisała umowę z brytyjskimi firmami architektonicznymi Foster+Partners i Buro Happold, które za aż 856 mln zł mają zaprojektować terminal lotniczo-kolejowy.

Zostały zawarte również kontrakty na zaprojektowanie linii dużych prędkości

Warszawa – CPK – Łódź: warte w sumie 400 mln zł zlecenia obejmują również uzyskanie decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę, a wszystko w zaledwie 17 miesięcy.

Walkę z czasem spółka CPK prowadzi też w ramach struktur rządowych. Uchwalony przez rząd w 2020 r. „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny” zapewnia finansowanie – w kwocie 12,8 mld zł – tylko do końca 2023 r. Kolejne zlecane kontrakty projektowe mają pokazać, że trzeba jak najszybciej przyjąć program na kolejne lata. Pośpiech odbija się na jakości planowania.

## Nowe linie, stare błędy

Przed zleceniem prac projektowych spółka CPK wybiera, na podstawie opracowanego studium, wariant inwestorski, który określa przebieg linii kolejowej. Pod koniec listopada 2022 r. taki wariant został wybrany dla planowanej linii Łętownia – Rzeszów, która ma być częścią szprychy łączącej nowe lotnisko i Warszawę z Podkarpaciem. – *To wariant najlepszy pod wieloma względami* – oznajmił Mikołaj Wild. Problem w tym, że wybrany wariant zakłada, że na liczącym aż 26 km odcinku między istniejącą stacją Rudnik nad Sanem a planowaną na nowej linii stacją Sokołów Małopolski nie będzie żadnej możliwości wyprzedzania się pociągów. Tymczasem, według planów CPK, linią Łętownia – Rzeszów mają kursować pociągi dalekobieżne, regionalne i towarowe. Spółka CPK prosi się więc o problemy z przepustowością i powiela błędy popełniane podczas modernizacji realizowanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

Z kolei jak ujawnił były członek zarządu CPK Piotr Malepszak, spółka we wniosku o decyzję środowiskową dla nowej linii Warszawa – Łódź zadeklarowała prędkość maksymalną 250 km/h, pomimo tego, że linia projektowana jest na prędkość 350 km/h.

KAROL TRAMMER

# „Jest się o co bić”

„Pasażer miejski jest niecierpliwy i nie będzie czekał 20 minut na pociąg” – mówi pełnomocnik prezydenta Warszawy ds. rozwoju infrastruktury kolejowej **MAREK CHMURSKI**

„Z BIEGIEM SZYN”: Czy pełnomocnik to rzecznik kolei w strukturze miasta?

Czy bardziej reprezentant miasta wobec struktur kolejowych?

**MAREK CHMURSKI:** Jako pracownik miasta stołecznego oczywiście reprezentuję jego interesy. Ale często pełnię rolę kogoś w rodzaju tłumacza, który z jednej strony musi stronie miejskiej wyjaśnić punkt widzenia kolei, a z drugiej strony wypracować wspólne stanowisko w gronie struktur miasta, by następnie wyartykułować je na zewnątrz. Jednak główną moją rolą jest utrzymywanie sprawnej komunikacji na linii miasto-kolej.

– W stolicy granica obszarów miejskiego i kolejowego czasem rzuca się w oczy. Przy nowym przystanku Warszawa Powązki zejście z kolejowej kładki prowadzi wprost na klepisko. A na przystanku Warszawa Ochota zniknęły schody z peronu na wiadukt ul. Towarowej.

– Utwardzenie na Powązkach przy wyjściu na stronę dzielnicy Wola wynika z tego, że zejście z kładki dopasowano do planowanego układu drogowego, który będzie realizowany w przyszłości. Z kolei odtworzenie schodów na Ochocie jest już uwzględnione jako rozwiązanie projektowe w ramach zbliżającej się modernizacji linii średnicowej.

– Problem jest też na zrealizowanych w ramach modernizacji linii Warszawa – Radom przystankach Warszawa Żwirki i Wigury oraz Warszawa Służewiec, gdzie brak wygodnych dojazdów do pobliskich biurowców.

– W tym temacie skupiamy się na przyszłości, obecnie jest bowiem realizowane studium wykonalności rozbudowy tej linii z dwóch do czterech torów. Wraz z zespołem

jestem twarzą miasta wobec wykonawcy tej dokumentacji. Temat poprawy dostępności tych przystanków będzie tam rozwiązany. W kwestii dojeżdż do przystanku przy ul. Żwirki i Wigury zachodzi konieczność przebudowy wiaduktu, a biorąc pod uwagę przystanek Warszawa Służewiec, wydaje mi się, że jedyną możliwością poprawy sytuacji jest budowa przejścia podziemnego. Natomiast w tej chwili żadne rozwiązania generujące duże koszty raczej nie wchodzi w grę. Jeżeli w planach jest duża inwestycja, to czy należy przed nią realizować mniejszą? Trudno wymagać od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, żeby teraz brała się za przebudowę w trybie interwencyjnym, gdy robi studium wykonalności rozbudowy linii, w którym architektura przystanków będzie rozwiązana inaczej niż obecnie. Niestety istniejący stan musimy jeszcze na kilka lat zaakceptować, ale jednocześnie skupić się na wypracowaniu najlepszych rozwiązań docelowych.

– To, że coś znajdzie się w dokumentach studialnych, nie znaczy jeszcze, że będzie zrealizowane. Przykład: Warszawa Włochy i pociągi odjeżdżające w kierunku centrum z dwóch peronów, choć w 2007 r. w studium zamówionym przez PKP PLK wskazano, że układ powinien ulec zmianie. Jednak podczas modernizacji w latach 2017-2019 zarządca infrastruktury nie uwzględnił tej kwestii.

– W 2016 r., gdy pracowałem w Zarządzie Transportu Miejskiego, wystąpiliśmy do PKP PLK, aby uzupełnić projekt stacji Warszawa Włochy o dodatkową parę rozjazdów, dzięki czemu pociągi z kierunku Błonia, odjeżdżałyby co do zasady z tego samego peronu co pociągi z kierunku Pruszkowa. Niestety dostaliśmy odpowiedź, że jest już za późno, bo prace nad projektem zostały zakończone. Niestety jest tak, że pieniądze unijne są znaczone czasowo i są terminy, w których projekt musi zostać przygotowany, zrealizowany oraz rozliczony. Mam jednak nadzieję, że układ stacji Warszawa Włochy zostanie kiedyś poprawiony, bo niewątpliwie jest to temat, który wymaga poprawy.

– Czy jesteśmy skazani na wracanie do zrealizowanych już inwestycji w celu ciągłego poprawiania błędów?

– Niektórych elementów nie przewidziano, bo był nacisk na oszczędności, były inne standardy lub po prostu na coś nie zwrócono uwagi. W wielu przypadkach ze względu na ograniczone środki finansowe opracowane rozwiązania koncepcyjne i projektowe były przez PKP PLK redukowane bezpośrednio przed realizacją prac. Czasem problemy danego rozwiązania osadzone są poza zakresem inwestycji *stricte* kolejowej. Na przykład w ramach modernizacji linii otwockiej powstanie nowy przystanek Warszawa Grochów. Aktualnie wspólnie z dzielnicą Praga-Południe rozmawiamy, żeby uzupełnić powiązanie piesze tego przystanku od strony ul. Przeworskiej, gdzie rosną nowe osiedla. Chcielibyśmy, żeby chodnik był gotowy w momencie oddania przystanku do użytku. Patrząc szerzej, niezależnie od potrzeb naprawiania błędów z przeszłości, skupiamy się na współpracy z PKP PLK przy studiach wykonalności, aby zostały zawarte



• Pora szczytu na stolecznej linii średnicowej. Warszawa Śródmieście.

w nich jak najlepsze rozwiązania. Chcemy systemowo podejść do kwestii dostępności przystanków takich jak Warszawa Zoo i Warszawa Żerań, na których wejścia na perony są tylko od jednej strony.

– A co z linią kolejową Warszawa Gołębki – Warszawa Gdańska przez osiedle Jelonki? O jej wykorzystaniu w ruchu aglomeracyjnym mówi się od lat.

– Póki będzie modernizowana Warszawa Zachodnia i następnie cała linia średnicowa, będzie to ciąg objazdowy i nie będzie możliwe wybudowanie przystanków na Ulrychowie i Jelonkach czy przebudowa Gołębek. Pomysł był formułowany w nieco innych okolicznościach funkcjonowania kolei i transportu miejskiego w Warszawie. W koncepcji wykorzystania linii przez Jelonki zaszytych jest kilka ograniczeń – między innymi przepustowość zachodniego wlotu na stację Warszawa Gdańska: im więcej pociągów na linii przez Wolę, tym gorsze warunki włączenia ruchu z linii przez Jelonki. W ramach rozpoczętych niedawno przez PKP PLK prac nad studium planistycznym rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego będziemy chcieli przeanalizować możliwości wykorzystania tej linii. Niektórzy zapominają też, że biegnie nią wyznaczony unijnym rozporządzeniem europejski korytarz dla ruchu towarowego i kolej aglomeracyjna nie może go zablokować. Pytanie więc, czy w tych warunkach udałoby się na tym ciągu zapewnić odpowiednią częstotliwość.

– Jak często powinny kursować pociągi, żeby kolej jeszcze bardziej niż dziś była wykorzystywana do podróży po mieście?

– Generalnie chodzi o to, żeby ludzie, idąc na stację, nie musieli patrzeć na zegarek, tylko wiedzieli, że pociąg przyjedzie w ciągu kilku minut. To jest model, do którego powinniśmy dążyć. Pasażer miejski jest niecierpliwy i jeśli będzie musiał czekać na peronie 20 min., to gdy tylko będzie miał rozsądną alternatywę, to się na nią zdecyduje. W ścisłej aglomeracji jestem zwolennikiem dopychania pociągów przysłowiowym kolanem, tak by było ich jak najwięcej. Moim zdaniem ważniejsze jest to, żeby pociągi były często niż żeby kursowały w idealnych odstępach. W szczyście, na przykład między 6:45 a 7:45, lepiej jeśli przyjedzie do Warszawy z danego kierunku osiem pociągów niż sześć w dokładnych odstępach 10-minutowych. Te dodatkowe dwa pociągi to ponad dwa tysiące miejsc więcej. Jak przeliczymy to na samochody, to widać, że jest się o co bić.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER



**MAREK CHMURSKI** jest pełnomocnikiem prezydenta Warszawy ds. rozwoju infrastruktury kolejowej od 2021 r. Wcześniej pracował w spółce Centralny Port Komunikacyjny, warszawskim Zarządzie Transportu Miejskiego i Kolejach Mazowieckich.

W tym roku średnia prędkość, z jaką pociągi towarowe przemierzają Polskę, powinna osiągnąć co najmniej 40 km/h. Taki cel został postawiony osiem lat temu w rządowym „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku”. Drugi z rządowych programów – uchwalony w 2018 r. dokument „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” – głosi, że w tym roku pociągi towarowe powinny osiągnąć średnią prędkość 43 km/h.

## Chcemy zwiększyć

– Średnia prędkość na poziomie 43 km/h byłaby radykalnym wzrostem – mówi Michał Litwin, dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, skupiającego takie firmy jak Lotos Kolej, CTL, Freightliner, Pol-Miedź Trans czy Rail Polska. – *Bardzo chciałbym, aby taka prędkość została osiągnięta, ale trudno mi sobie to wyobrazić. Musiałby nastąpić niemal dwukrotny wzrost w porównaniu do 2021 r.*

Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, w 2021 r. średnia prędkość w przewozach towarowych wyniosła 23,4 km/h i pogorszyła się względem 2020 r., gdy osiągnięto wynik 25,9 km/h. Wtedy prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Ireneusz Merchel zapewniał: – *Do końca 2023 r. prędkość tą chcemy zwiększyć do 35-40 km/h* – mówił w 2020 r. podczas odbywającego się w Katowicach Europejskiego Kongresu Gospodarczego.

## Towary w wąskim gardle

Średnia prędkość uwzględnia tempo, z jakim poruszają się pociągi towarowe, wraz z postojami po drodze, wydłużającymi czas przejazdu. Rozkład jazdy dla składu z granicy w Medyce do portu w Gdańsku zakładający przejazd w 30 godz., przewiduje w sumie 13 godz. na postoje. Ich przyczyny są bardzo różne: wyprzedzanie przez pociągi pasażerskie, przeczekiwanie godzin szczytu przed aglomeracjami czy przepuszczanie składów jadących z naprzeciwka przez jednotorowe wąskie gardła, które – wskutek wieloletnich zaniechań – występują nawet na głównych korytarzach towarowych.

Na linii Łuków – Skierniewice, będącej częścią podstawowego ciągu wschód-zachód, na liczącym 13 km odcinku między stacjami Mszczonów i Puszcza Mariańska pociągi od dwóch dekad muszą kursować jednotorowo. To skutek zapadnięcia się toru po osunięciu się nasypu, do którego doszło w 2001 r. przy moście nad rzeką Okrzeszą. Spółka PKP PLK już niemal ćwierć wieku wstrzymuje się z naprawą nasypu, czekając na kompleksową modernizację linii. Według ostatnich zapowiedzi resortu infrastruktury, inwestycja ma zostać zrealizowana w latach 2024-2027.

Na intensywnie wykorzystywanej w ruchu towarowym magistrali nadodrzańskiej na odcinku Wrocław – Głogów od czasu uszkodzenia mostu w Brzegu Dolnym przez powódź w 1997 r. pociągi muszą przekraczać Odrę tylko jednym torem. 50 km dalej na tej magistrali, z powodu złego stanu estakady w centrum Głogowa, ruch odbywa się jednym torem na odcinku Krzepów – Głogów. Częsty widok na głogowskiej stacji to stojące po



• Składy towarowe oczekujące możliwości dalszej jazdy. Stacja Chalupeki.

kilkadziesiąt minut składy towarowe, które czekają aż przez ten odcinek przejadą kolejne pociągi pasażerskie.

## Magistralne problemy

Problemy spowalniające ruch towarowy występują również na zmodernizowanych magistralach: linia Wrocław – Opole cechuje się intensywnym ruchem pasażerskim i przez dużą część dnia trudno na niej zmieścić składy towarowe. Z Wrocławia do Opola mogą one jechać równoległą trasą przez Jelcz-Laskowice, na niej jednak trafiają na pasmo ograniczeń prędkości do 20-30 km/h. Mała przepustowość głównej linii Wrocław – Opole to skutek modernizacji zrealizowanej w latach 2000-2007: zdegradowano wtedy stacje Lizawice, Lipki, Łosiów, Przecza i Dąbrowa Niemodlińska. W efekcie znacznie zmniejszyła się liczba punktów, gdzie składy towarowe mogą przepuścić pociągi pasażerskie. – *Najsmutniejsze, że w ramach drogowych modernizacji dochodziło do degradowania stacji oraz likwidacji torów dodatkowych, co radykalnie obniża przepustowość. Jeśli chcemy wytrasować szybki pociąg pasażerski, to wiele pociągów towarowych musi długo czekać na wjazd na linię* – podkreśla Michał Litwin. – *Mówimy o tym od ponad 10 lat, ale widzimy, że nadal realizuje się projekty w minimalistycznych wariantach, z myślą przede wszystkim o dalekobieżnych pociągach pasażerskich.*

## Modernizacja na gorsze

Ujawniony na początku 2022 r. przez „Z Biegiem Szyn” wewnętrzny raport spółki PKP PLK potwierdza, że problemy w ruchu towarowym mają miejsce też na niedawno zmodernizowanych ciągach. Na przykład na linii Łódź – Zduńska Wola, przebudowanej w latach 2018-2021: w Pabianicach „zbyt mała liczba torów dodatkowych po modernizacji utrudnia trasowanie pociągów towarowych”. Na linii Lublin – Stalowa Wola po modernizacji z lat 2018-2020 problemem jest „brak możliwości mijania się pociągów towarowych” na stacji Lublin Zemborzyce, a układ stacji Kraśnik „w praktyce stwarza wąskie gardło dla przewozów towarowych”.

Linia ze Świdnicy do Wrocławia jest wykorzystywana do wywozu kruszyw. W ramach jej modernizacji, przeprowadzonej

pod kątem reaktywacji ruchu pasażerskiego, liczbę torów dla pociągów towarowych na stacji Sobótka Zachodnia zmniejszono z pięciu do jednego. Po czym w raporcie PKP PLK odnotowano: „Niewystarczająca liczba torów towarowych”.

Podniesienie prędkości maksymalnej na danej linii, jeśli nie zapewnia się dużej liczby punktów postoju, mijania czy wyprzedzania pociągów, nie prowadzi do przyspieszenia ruchu towarowego. – *Jak już skład towarowy dostanie trasę, to prędkość może być wyższa. Często problem polega jednak na tym, że na tę trasę się czeka, gdyż sieć nie zapewnia odpowiedniej elastyczności* – mówi Michał Litwin. – *Nie ma znaczenia, czy pociąg jedzie dwie godziny z wysoką prędkością, ale po drodze stoi dwie godziny, czy też jedzie wolniej, ale bez postojów i pokonuje trasę w cztery godziny. Dla klienta to dokładnie to samo. Podobnie dla przewoźnika, bo tabor i maszynista nie mogą w tym czasie realizować innych zadań.*

## Efekt 100 miliardów

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptyś uspokaja, że utrzymująca się na wciąż niskim poziomie średnia prędkość ruchu towarowego wynika z trwających jeszcze robót: – *Fakt kulminacji prac inwestycyjnych wpływa na zdolność przepustową sieci kolejowej oraz faktyczną prędkość pociągów towarowych.*

W „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku” na przebudowę linii kolejowych przeznaczono 76,8 mld zł. Ponadto wydanie 23,8 mld zł zaplanowano w ramach programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”.

Średnia prędkość składów towarowych jest jednym z wskaźników, na podstawie których nastąpi ocena, czy wydanie 100 mld zł na modernizację, remonty i utrzymanie sieci kolejowej przyniosło oczekiwane efekty. Co się stanie, jeśli w 2023 r. średnia prędkość pociągów towarowych nie osiągnie poziomu przynajmniej 40 km/h?

– *Konsekwencją niewykonania wskaźników będzie zarówno pozbawienie zarządcy części lub całości premii za efektywność, jak i nakładanie kar* – zapewnia Szymon Huptyś.

KAROL TRAMMER



Spółka PKP Intercity w 2022 r. osiągnęła rekordowy wynik przewozowy: pociągami przewoźnika pasażerowie odbyli w ubiegłym roku 58,9 mln podróży. Przede wszystkim w czasie wakacji często wiązało się to z klęską urodzaju – miejscówkami kończącymi się na nawet na tydzień przed podróżą, tlokiem w pociągach czy opóźnieniami, które zdaniem prezesa PKP Intercity Marka Chraniuka, były wywołane dużą liczbą wsiadających. Duży popyt na podróże pociągami dalekobieżnymi pokazał, że w tym segmencie przewozów jest miejsce dla innych podmiotów. Chociażby dla przewoźników kolejowych należących do samorządów wojewódzkich.

## Słoneczny sezon

Podstawowa działalność przewoźników regionalnych to zapewnianie dojazdu do pracy i szkoły, co wiąże się z największym zapotrzebowaniem na tabor w godzinach szczytu w dni powszednie. W weekendy pojawia się więc możliwość wysłania taboru na trasy wybiegające poza podstawowy obszar działalności. Współgra to z faktem, że PKP Intercity największą liczbę pasażerów notuje w niedziele.

Dodatkowe zasoby taborowe przewoźnicy samorządowi mogą wygospodarować w wakacje. Na tym bazują Koleje Mazowieckie, uruchamiając w sezonie letnim połączenie na trasie Warszawa – Trójmiasto – Ustka. Pociąg „Słoneczny” jest zestawiany z wagonów piętrowych, które w okresie wakacyjnym uzyskuje się poprzez skrócenie niektórych składów obsługujących trasy regionalne na terenie województwa mazowieckiego.

W 2022 r. wakacyjny pociąg Kolei Mazowieckich wrócił po dwóch sezonach przerwy wywołanej epidemią koronawirusa. Co więcej, mazowiecki przewoźnik po raz pierwszy uruchomił dwa połączenia nad morze: w tym roku jeździł nie tylko „Słoneczny” (kursujący przez całe wakacje w relacji Warszawa – Ustka), ale również „Słoneczny Bis” (dodatkowo kursujący w weekendy na krótszej trasie Warszawa – Gdynia). Na obydwie te połączenia Koleje Mazowieckie sprzedały przez całe wakacje 2022 r. w sumie 101 tys. biletów. To gorszy wynik niż przed epidemią – w 2019 r., gdy jeździł tylko pociąg „Słoneczny”, sprzedało się na niego 127 tys. biletów.

Na zmniejszenie liczby podróży przyciągniętych do wakacyjnych pociągów Kolei Mazowieckich mogło wpłynąć to, że cenowo zbliżyły się one do połączeń PKP Intercity. O ile w 2019 r. na trasie Warszawa – Gdynia podróż „Słonecznym” kosztowała 45 zł, a pociągiem TLK 64 zł, o tyle w 2022 r. bilet na pociąg „Słoneczny” kosztował 60 zł, a na TLK 72 zł. Pod względem czasu przejazdu „Słoneczny” jest konkurencyjny wobec połączeń spółki PKP Intercity. W ostatnie wakacje pociąg Kolei Mazowieckich pokonywał odcinek Warszawa Centralna – Gdańsk Główny w 3 godz. 7 min., a więc tylko o 7 min. dłużej niż ExpressIntercity „Neptun” i aż o 29 min. krócej niż pociąg TLK „Delfin”.

Koleje Mazowieckie podsumowując sezon letni 2022 r. na trasie łączącej stolicę z

# Pojedzie pociąg daleko?

Kolejni samorządowi przewoźnicy kolejowi myślą o wyjechaniu na trasy dalekobieżne. Czy są w stanie konkurować z PKP Intercity?



• Pociąg Kolei Wielkopolskich do Poznania rusza z dworca Łódź Fabryczna.

wybrzeżem, uznały go za „zakończony dobrym wynikiem”.

Inni przewoźnicy samorządowi również rozważają wyjechanie na dalekobieżne trasy. Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie i Koleje Śląskie uzyskały zgody Urzędu Transportu Kolejowego na uruchomienie takich połączeń. Zgodnie bowiem z obowiązującymi w Polsce przepisami urząd musi orzec, czy na konkretnej trasie komercyjne połączenie nie zagrazi pozycji pociągów PKP Intercity objętych dotacjami Ministerstwa Infrastruktury.

## Duże ryzyko

Koleje Małopolskie uzyskały zgodę UTK na uruchomienie weekendowych pociągów na trasach Kraków – Częstochowa, Kraków – Rzeszów – Tarnobrzeg – Sandomierz – Stalowa Wola oraz Kraków – Rzeszów – Przemyśl – Medyka. Połączenia zostały uwzględnione przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe w rozkładzie jazdy i miały ruszyć w połowie grudnia 2022 r. Jak jednak dowiadujemy się w Kolejach Małopolskich, przynajmniej do końca 2023 r. nie pojawią się na torach.

– *Analizy ekonomiczne zostały opracowane w pierwszej połowie 2021 r., przy założeniach dotyczących kosztów zmiennych na poziomie znacznie niższym niż obecnie, głównie w pozycji energia trakcyjna* – mówi prezes Kolei Małopolskich Tomasz Warchoń. – *Nasze szacunki pokazują, że ceny biletów na trasach komercyjnych musiałyby wzrosnąć o około 50-60% w stosunku do pierwotnie zakładanych. W dynamicznie zmieniających się warunkach uruchomienie tych połączeń obciążone jest zbyt dużym ryzykiem biznesowym.*

Koleje Małopolskie zamierzały pojawić się ze swoimi komercyjnymi pociągami tam, gdzie istniejąca oferta jest niewystarczająca: w Tarnobrzegu i Sandomierzu, skąd brak bezpośrednich połączeń do Krakowa, w Medyce, gdzie 600 metrów od stacji znajduje się piesze przejście graniczne z Ukrainą, a także w Częstochowie, z której do Krakowa kursuje obecnie pięć połączeń dziennie, a do końca 2020 r. – w okresie funkcjonowania objazdu modernizowanej linii z Katowic do Krakowa – pociągi spod Jasnej Góry pod Wawel jeździły przez cały dzień co jedną-dwie godziny. Przez sześć lat pobudziło to popyt na podróże koleją w tej relacji, który następnie przestał być należycie zaspokajany.

– *W Małopolsce, z racji silnego ośrodka akademickiego oraz dużej grupy pracowników z ościennych regionów i Ukrainy, istnieje silna potrzeba zapewnienia transportu dla pasażerów, którzy realizują w województwie swoje cele życiowe, niekoniecznie będąc jego stałymi mieszkańcami* – mówi Tomasz Warchoń, zwracając ponadto uwagę, że wejście na rynek połączeń komercyjnych może wpisywać się w cel, jakim jest maksymalna efektywność wykorzystania taboru, tak by jak najmniej stał, a jak najwięcej woził pasażerów: – *W sytuacji, w której organizator z racji posiadanych środków ma określone granice kontraktowania nowej pracy w ramach użyteczności publicznej, możliwości realizacji tego celu są ograniczone. Stąd koncepcja rozwoju połączeń komercyjnych w dniach mniejszego zapotrzebowania na przewozy objęte umową, czyli głównie soboty i niedziele* – mówi prezes Kolei Małopolskich. – *Liczę na to, że po ustabilizowaniu sytuacji gospodarczej* ▶

► *uda nam się zrealizować plany rozwoju połączeń komercyjnych.*

## Wzrosnie zainteresowanie koleją

Z planów wprowadzenia komercyjnych pociągów dalekobieżnych nie wycofują się Koleje Dolnośląskie, które uzyskały zgodę UTK na weekendową obsługę tras Głogów – Legnica – Wrocław – Katowice – Kraków – Zakopane (w ferie i wakacje) oraz Wrocław – Zielona Góra – Międzyzdroje – Świnoujście (tylko w wakacje). Zgodnie z decyzją urzędu, pociągi mogły już rozpocząć kursowanie latem 2022 r., ale jak na razie przewoźnik ich nie uruchomił. – *Przy obecnych możliwościach przepustowości na obu trasach możliwe jest zaprojektowanie rozkładu jazdy z przyjazdem powrotnym do Wrocławia dopiero około północy. Planisci prowadzą starania, by ułożyć rozkład jazdy w sposób bardziej atrakcyjny, który pozwoli pasażerom na komfortowe dotarcie do domów – zapewnia rzecznik prasowy Kolei Dolnośląskich Bartłomiej Rodak, dodając, że rozszerzenie działalności o dłuższe trasy może korzystnie wpłynąć na rynek kolejowy: – Wzrosnie zainteresowanie koleją i dzięki temu zwiększy się odsetek podróży po kraju odbywających się komunikacją zbiorową.*

W Kolejach Dolnośląskich jednocześnie uspokajają, że uruchomienie sobotnio-niedzielnych połączeń dalekobieżnych nie odbędzie się ze szkodą dla obsługi linii w regionie, na których – choćby tych łączących Wrocław z Sudetami – tłok występuje też w weekendy. Bartłomiej Rodak przypomina o trwających dostawach 20 pięcioczęłonowych składów elektrycznych Elf, które przewoźnik zamówił w концерnie Pesa. – *Dysponowanie tą flotą znacząco wpłynie na moc eksploatacyjną na trasach obsługiwanych w ramach umowy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego. Będziemy mieli możliwość uruchamiania połączeń komercyjnych.*

## Długo albo wcale

Koleje Śląskie uzyskały zgodę Urzędu Transportu Kolejowego na uruchomienie weekendowego pociągu na trasie Katowice – Opole – Wrocław, lecz ostatecznie porzuciły te plany. – *Po szczegółowej analizie doszliśmy do wniosku, że połączenie nie jest rozwiązaniem uzasadnionym ekonomicznie – mówi Patrycja Tomaszczyk z Kolei Śląskich, zaznaczając, że przewoźnik chce skupić się na obsłudze swojego regionu. – Obecnie spółka nie rozważa uruchamiania nowych połączeń poza teren województwa śląskiego.*

Jedynymi połączeniami Kolei Śląskich przekraczającymi granicę regionu pozostaną więc pociągi z Katowic do Krakowa i Oświęcimia oraz pociąg „Ornak”, który przez całe wakacje, a w sezonie zimowym w weekendy jeździ na trasie z Katowic przez Bielsko-Białą, Żywiec i Suchą Beskidzką do Zakopanego. To jednak nie połączenia komercyjne. Są one objęte umowami przewoźnika z samorządami województw śląskiego i małopolskiego, które zapewniają ich dofinansowanie na swoim terenie.

Przy samorządowej dotacji odchodzi konieczność przechodzenia przez procedurę

uzyskiwania w Urzędzie Transportu Kolejowego decyzji przyznającej otwarty dostęp, co bywa czasochłonne. Na przykład Koleje Dolnośląskie wnioski dotyczące komercyjnego połączenia z Wrocławia do Świnoujścia złożyły w maju 2021 r., a zgodę na jego uruchomienie otrzymały dopiero w kwietniu 2022 r. Koleje Małopolskie na decyzje urzędu dotyczące połączeń Kraków – Medyka i Kraków – Stalowa Wola musiały czekać pięć miesięcy, a w sprawie połączenia Kraków – Częstochowa aż rok.

„Duże zastrzeżenia budzi czas prowadzenia przez prezesa UTK postępowań w sprawie wydania decyzji o otwarty dostęp” – zwracał uwagę na łamach „Internetowego Kwartalnika Antymonopolowego i Regulacyjnego” dr Marcin Kraśniewski, prawnik z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. – „Rozstrzygnięcie sprawy po upływie kilku miesięcy sprawia, że przewoźnik zostaje postawiony przed poważnym problemem z uzyskaniem rzeczywistego otwartego dostępu do wnioskowanych linii kolejowych”.

Przewlekłe procedury UTK skutkują tym, że przewoźnikowi – gdy wreszcie otrzyma decyzję przyznającą otwarty dostęp – trudno będzie wstrzelić się w terminy konstrukcji rozkładu jazdy przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, czego skutkiem może być mniej atrakcyjny czas przejazdu lub wręcz trudność z wytrasowaniem pociągu. Ciągające się miesiącami procedury uniemożliwiają też przewoźnikom podjęcie szybkiej decyzji o uruchomieniu komercyjnych połączeń od razu w momencie zaobserwowania popytu na podróże daną trasą.

Zawsze też trzeba liczyć się z tym, że UTK – po kilku miesiącach procedowania wniosku – finalnie wyda decyzję zakazującą uruchomienia komercyjnego połączenia. Dotychczasowa praktyka pokazuje jednak, że dla przewoźników, będących własnością samorządów wojewódzkich, UTK jest łaskawszy niż dla prywatnych firm z zagranicy, które, tak jak RegioJet z Czech, znacznie częściej spotykają się z odmowami. Choć gdy w 2016 r. Koleje Mazowieckie zwróciły się do UTK z wnioskiem o zgodę na uruchomienie komercyjnych połączeń na trasach z Warszawy do Poznania i Łodzi, to również otrzymały decyzję odmowną.

Koleje Mazowieckie same wycofały swój komercyjny pociąg „Dragon”, który w latach 2015-2017 w soboty, niedziele i przez całe wakacje jeździł z Warszawy do Krakowa. Przewoźnik uruchomił to połączenie, wykorzystując okres przejściowy, w którym uzyskanie decyzji o otwartym dostępie nie było jeszcze wymagane. Koleje Mazowieckie ostatecznie jednak nie zwróciły się do UTK o wydanie decyzji zezwalającej na dalsze kursowanie pociągu „Dragon”.

## Połączenia międzysamorządowe

Procedury Urzędu Transportu Kolejowego uniknął przyspieszony pociąg Kolei Wielkopolskich, obsługujący liczącą 250 km ponadregionalną relację Poznań – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Sieradz – Łódź. Kursuje on od 2020 r., najpierw tylko w piątki i niedziele, a od grudnia 2022 r. już

przez cały tydzień. Pociąg rusza z Poznania o 20:02 i na 23:06 dociera do Łodzi, gdzie spędza noc. Z powrotem z Łodzi wyrusza o 6:55, by do Poznania przyjechać o 9:57.

W tym przypadku zgoda UTK nie była potrzebna, bo połączenie nie jest komercyjne, lecz objęte dofinansowaniem samorządu. – *Podpisane jest porozumienie województw wielkopolskiego i łódzkiego w sprawie współpracy w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w kolejowych przewozach pasażerskich. Dotyczy ono realizacji zadań od grudnia 2020 r. do grudnia 2028 r.* – informuje dyrektor departamentu transportu samorządu województwa wielkopolskiego Robert Pilarczyk. Zgodnie z porozumieniem, obydwie samorządy razem dotują połączenia Polregio przekraczające granicę regionów, a jeśli chodzi o pociągi uruchamiane między regionami przez własne spółki, ustalono, że każdy odpowiada za ich dofinansowanie na całej trasie: województwo wielkopolskie za połączenie Kolei Wielkopolskich do Łodzi, a województwo łódzkie za połączenie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej do Poznania.

Pociąg ŁKA kursuje między Łodzią a stolicą Wielkopolski w soboty i niedziele. Pociągi łódzkiej spółki ponadto wjeżdżają w głąb województw mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego i świętokrzyskiego. W grudniu 2022 r. przewoźnik rozpoczął obsługę trasy Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Końskie – Skarżysko-Kamienna, kierując na nią dostarczone przez Newag elektryczno-spalinowe składy Impuls (odcinek między Tomaszowem Mazowieckim a Skarżyskiem-Kamienną jest nieelektryfikowany). Pociągi ŁKA każdego dnia obsługują też trasę Łódź – Włocławek – Toruń. Ponadto w weekendy łódzki przewoźnik obsługuje trasy z Łodzi do Warszawy i Radomia. Wszystkie połączenia ŁKA, również te wyjeżdżające w głąb innych regionów, są objęte dofinansowaniem samorządu.

## Promocyjny sprinter

Sobotnio-niedzielne pociągi ŁKA Sprinter kursują między Warszawą a Łodzią co jedną-dwie godziny. Zgodnie z aktualnym cennikiem, bilet normalny Warszawa – Łódź kosztuje 35,50 zł.

Dla porównania za standardowy bilet PKP Intercity na tę trasę trzeba zapłacić 46 zł. Jeszcze przed rokiem bilet na pociągi TLK i InterCity kosztował 31 zł, lecz z początkiem 2022 r., wraz z poprzednią podwyżką, spółka PKP Intercity wycofała z trasy Warszawa – Łódź ofertę Bilet Taniomiasowy.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna na trasie Warszawa – Łódź oferuje ponadto bilet na przejazd tam i z powrotem w cenie 60 zł, który ważny jest dwa dni, umożliwiając tańszy przejazd na weekendowy wypad czy na studia zaoczne.

Gdy PKP Intercity na początku stycznia 2023 r. ogłosiło kolejną podwyżkę, spółka ŁKA od razu odpowiedziała pulą tysiąca promocyjnych biletów – dostępnych przez internet oraz w automatach na stacjach i w każdym pociągu – w cenie 20 zł za przejazd między Warszawą a Łodzią i z powrotem.

KAROL TRAMMER

# Ostrołęckie rewolucje

Na trasie Ostrołęka - Warszawa pojawił się rekordowo szybki pociąg, a w Ostrołęce weszła w życie reforma linii autobusowych

Nowy układ komunikacji autobusowej ma szansę sprawić, że Ostrołęka przestanie być przykładem miasta, w którym autobusy choć są bezpłatne, to nie cieszą się popularnością.

## Darmowy problem

Transport autobusowy w Ostrołęce jest darmowy od jesieni 2017 r. Nie zatrzymało to jednak spadku liczby pasażerów. W 2016 r. zrealizowali oni z MZK Ostrołęka 1,85 mln przejazdów, a w 2018 r. już tylko 1,15 mln. Trudno się temu dziwić, gdy nawet na tych częstszych liniach zdarzały się luki między kolejnymi kursami sięgające ponad dwóch godzin. Co więcej, funkcjonowały też linie wykonujące przez cały dzień zaledwie dwa, trzy kursy. Taki transport publiczny, nawet bezpłatny, nie przyciąga pasażerów.

– *Główne narzędzia wzrostu popytu na usługi transportu zbiorowego w miastach to wysoka częstotliwość kursowania, duża dostępność i punktualność. Taryfa zerowa powinna być uznawana jedynie za działanie wspomagające* – mówił magazynowi „Z Biegiem Szyn” Marcin Gromadzki z firmy Public Transport Consulting, gdy trzy lata temu opisywaliśmy problem pustoszejących darmowych autobusów w Ostrołęce.

## Mniej linii, więcej kursów

W 2022 r. firmie Public Transport Consulting zlecono opracowanie reformy ostrołęckiej sieci transportu autobusowego: wykonano pomiary frekwencji, konsultacje z mieszkańcami i stworzono nowy układ tras, który został wdrożony przez MZK Ostrołęka z początkiem 2023 r. – *Podstawowym założeniem była optymalizacja oferty przewozowej w ramach tej samej wielkości pracy eksploatacyjnej* – mówi dziś Marcin Gromadzki. Oznacza to, że po reformie autobusy przejeżdżają po mieście tyle samo kilometrów, ile przed zmianami. Jednakże z 16 linii zrobiło się osiem, lecz częstszych i regularnie kursujących. – *Znacząco wzrosła częstotliwość. Poza tym stała się ona rytmiczna, a rozkłady jazdy zostały skoordynowane na wspólnych odcinkach* – opisuje Gromadzki. – *Przykładowo między szpitalem a centrum miasta zapewniono kursy linii 1 i 3, wykonywane w okresie szczytu naprzemiennie co 15 min.*

Podobnie linie 3 i 6, z których każda jeździ co pół godziny, zapewniają w szczycie kursy do śródmieścia z drugiego brzegu Narwi co 15 min. Przed zmianami autobusy nie tylko kursowały rzadziej, ale przy tym zbijały się w stada, przez co luki między kursami nawet w ciągu dnia trwały nawet ponad godzinę.

W nowym systemie szczyt trwa od 6:00 do 16:30 w dni robocze – poszczególnie linie standardowo kursują wtedy co pół godziny, a w pozostałych porach oraz w soboty i niedziele co godzinę.



• *Autobus MZK Ostrołęka na przystanku przed dworcem kolejowym.*

Przy okazji wprowadzania nowego układu powstało również kilka nowych przystanków. Dotychczas problemem było bowiem to, że w rejonie ważnych punktów, jak dwa licea czy jedna ze szkół podstawowych, autobusy przejeżdżały bez postojów.

## Daleko do dworca

– *Problem występował też między centrum a dworcem kolejowym: pomimo że na tej trasie funkcjonowały cztery linie, kursy nie były rozłożone rytmicznie, a niektóre przerwy między nimi wynosiły nawet 40 min.* – mówi Marcin Gromadzki. Po zmianach autobusy ze śródmieścia na dworzec kursują w szczycie co kilka-kilkanaście minut, a poza szczytem mniej więcej co 20 min. Kwestia dojazdów na dworzec jest o tyle istotna, że znajduje się on na skraju Ostrołęki, 5 km od śródmieścia.

Budynek dworca został przejęty przez miasto i przeszedł remont, po którym we wrześniu 2022 r. w budynku zaczęło działać Multicentrum – miejska instytucja, w której dzieci uczą się programowania, robotyki i grafiki. W wyremontowanym budynku działa także poczekalnia dla pasażerów pociągów.

## Rekordowy pociąg

Koleje Mazowieckie od grudnia 2022 r. uruchomiły szybki pociąg łączący Ostrołękę z Warszawą. Kursuje on jednak tylko w soboty i niedziele. – *Uruchomienie nowego połączenia jest adresowane przede wszystkim do osób studiujących lub pracujących w Warszawie, które na weekendy wracają do Ostrołęki. Jest to też połączenie dla mieszkańców Warszawy i okolic, którzy turystycznie chcą wybrać się w te rejony* – mówi rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska. – *Zależało nam, aby nowy pociąg miał atrakcyjny czas przejazdu.*

Udało się to dzięki małej liczbie postojów: pociąg zatrzymuje się po drodze tylko w Przetyczce, Wyszkwowie, Mostówce, Tłuszczu, Wołominie i przejeżdża odcinek Ostrołęka – Warszawa Śródmieście w 1 godz. 49 min. (jest to o tyle rewolucyjny czas jazdy, że pobił rekord pociągu pospiesznego „Kurpie”, który w latach 1987-1989 trasę z Ostrołęki do Warszawy pokonywał w 1 godz. 52 min.). Autobusom, które w przeciwieństwie do

pociągów ruszają z centrum Ostrołęki, trasa do Warszawy zajmuje około 2 godz. 20 min.

Problemem kolejowej trasy Ostrołęka – Wyszków – Warszawa jest oferta opierająca się na połączeniach z przesiadką w Tłuszczu. W soboty i niedziele z Ostrołęki do stolicy kursują tylko trzy bezpośrednie pociągi, a w dni powszednie zaledwie jeden. – *Istnieje możliwość rozbudowy oferty o dodatkowe połączenia bezpośrednie z Warszawą. Jednak na razie musimy ocenić zainteresowanie pasażerów nowo wprowadzonym pociągiem* – mówi Nowakowska. – *Przy tworzeniu każdego nowego połączenia musimy brać pod uwagę przepustowość tej jednotorowej linii.*

Koleje Mazowieckie wciąż z niechęcią podchodzą do scalenia pociągów relacji Ostrołęka – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa. Tłumaczą, że między Ostrołęką a Tłuszczem pasażerów jest mniej, a między Tłuszczem a Warszawą znacznie więcej, przez co pociągi wymagają innej pojemności. Przewoźnik nie chce jednak dostrzec tego, że pociągi, które z linii ostrołęckiej jadą bezpośrednio do Warszawy, przyciągają więcej pasażerów już na odcinku między Ostrołęką a Tłuszczem.

## Powrót do życia

Już wkrótce Ostrołęka przestanie być w ruchu pasażerskim tylko końcowym punktem linii kolejowej z Tłuszczu. W 2023 r. do życia wrócić ma bowiem odcinek Ostrołęka – Chorzele, którego rewitalizacja wreszcie zbliża się do końca. Umowę z wykonawcą spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zawarła w 2019 r. i wtedy zapowiadała, że otwarcie nastąpi w 2022 r.

Połączenia z Ostrołęki przez Chorzele do Szczytna zlikwidowano w 2001 r. Niestety wszystko wskazuje na to, że reaktywowane pociągi będą kursować tylko z Ostrołęki do Chorzel, a więc do ostatniej stacji na terenie województwa mazowieckiego, i nie zapewnią dojazdu do Szczytna i Olsztyna.

Na powrót pociągów pasażerskich czekają jeszcze dwie linie, albowiem Ostrołęka była dawniej czterokierunkową stacją węzłową. Połączenia Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia zostały zlikwidowane w 1993 r., a Ostrołęka – Łapy – Białystok w 2000 r.

KAROL TRAMMER



Linia RE1 kursuje na 253-kilometrowej trasie z Eisenhüttenstadt przez Frankfurt nad Odrą, Berlin, Poczdam, Brandenburg nad Hawelą do Magdeburga. To od RE1 prawie 30 lat temu zaczęła się historia połączeń kategorii *RegionalExpress*, które dziś wożą pasażerów we wszystkich niemieckich landach.

### Coraz więcej pasażerów

Od grudnia 2022 r. linię RE1 obsługuje spółka ODEG – należy ona do kolei włoskich Trenitalia oraz firmy Benex, inwestującej w przewoźników niezależnych od państwowej grupy Deutsche Bahn. Pociągi ODEG jeżdżą nie tylko w Brandenburgii i Berlinie, ale też w Saksonii, Saksonii-Anhalt i Meklemburgii-Pomorzu Przednim. Właśnie w południowej Meklemburgii w 2002 r. przewoźnik ODEG, wówczas zatrudniający 21 osób i mający siedem szynobusów, rozpoczął działalność na lokalnych liniach Neustrelitz – Hagenow i Neustrelitz – Mirow. Dziś ODEG zatrudnia 750 osób, ma 86 składów i w przetargach organizowanych przez landy zdobywa kontrakty na obsługę kolejnych tras.

Przetarg obejmujący linię RE1 rozpisano w listopadzie 2017 r., a jego wyniki zostały ogłoszone w styczniu 2019 r. Zwycięzca miał więc prawie cztery lata na zatrudnienie i przeszkolenie nowych pracowników oraz na zakup taboru. Do obsługi linii RE1 spółka ODEG kupiła w koncernie Siemens 14 czteroczłonowych i 15 sześcioczłonowych składów piętrowych Desiro. Przyjęty został następujący sposób obsługi: kursy wczesnym świtem, późnym wieczorem i nocą obsługują pociągi czteroczłonowe z 390 miejscami siedzącymi, a w ciągu dnia kursują 637-miejscowe składy sześcioczłonowe. Ponadto w szczycie porannym i popołudniowym na trasę wyjeżdżają składy zestawione z dwóch połączonej zespołów czteroczłonowych (mające w sumie 780 siedzeń). Za czasów Deutsche Bahn pociągi RE1 zestawiano z pięciu wagonów piętrowych w składy mające 550 miejsc siedzących. W porach szczytu przestało to wystarczać – coraz więcej pasażerów musiało podróżować na stojąco.

### W godzinę co godzinę

Zdobycie 12-letniego kontraktu na obsługę linii RE1 przez niezależnego przewoźnika to istotne wydarzenie na niemieckim rynku kolejowym – ta najstarsza linia kategorii *RegionalExpress* od zawsze była bowiem obsługiwana przez Deutsche Bahn.

Linia RE1 zaczęła kursować w 1994 r., początkowo na 75-kilometrowej trasie Berlin – Frankfurt nad Odrą. Był to pierwszy etap wdrażania opracowanego na początku lat 90. przez Deutsche Bahn oraz władze Berlina i Brandenburgii planu „Zielnetz 2000”, który określił układ sieci połączeń do wdrożenia w perspektywie dekady. Jednym z jego filarów była koncepcja atrakcyjnych połączeń do Berlina z miast położonych na obrzeżach Brandenburgii. Chodziło o to, by ich mieszkańcom zapewnić – w myśl hasła „w godzinę co godzinę” – pociągi kursujące co 60 min. i docierające do centrum Berlina w około godzinę. Warunkiem uzyskania takiego czasu jazdy było odejście od paradygmatu, że kolej regionalna to jedynie pociągi stające na

# Coraz częściej do Berlina

Te pociągi pozwoliły niemieckiej kolei regionalnej konkurować z autami. Pierwsza z linii *RegionalExpress* wciąż zdobywa nowych podróżnych



• Pociąg RE1 relacji Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt na stacji w Fürstenwalde.

wszystkich stacjach i przystankach. Taka oferta była coraz mniej konkurencyjna dla samochodu, zwłaszcza że po zjednoczeniu Niemiec w 1990 r. w byłym NRD od razu przystąpiono do poprawy stanu autostrad, a używane auta z zachodniej części kraju stały się szeroko dostępne.

### *RegionalExpress* dla wszystkich

Od 1998 r. – gdy zakończono przebudowę berlińskiej linii średnicowej – pociągi RE1 kursują na osi wschód-zachód: z Frankfurtu nad Odrą przez aglomerację berlińską aż do Magdeburga, stolicy landu Saksonia-Anhalt. Jednocześnie przystąpiono do sukcesywnego rozwijania oferty: pociągi zaczęły osiągać prędkość 160 km/h i kursować dwa razy na godzinę. Wydłużono też funkcjonowanie linii w nocy (obecnie ostatni pociąg do Frankfurtu nad Odrą odjeżdża z Berlina o 1:21, a w weekendy dodatkowo o 2:37). Wprowadzono w końcu nowy sposób obsługi: na wybranych fragmentach trasy pociąg zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach, inne odcinki pokonuje bez postojów, zaś następny pociąg ma odwrotny układ zatrzymań. Dzięki temu szybki dojazd do centrum Berlina uzyskali też mieszkańcy mniejszych miejscowości, wcześniej przez pociągi *RegionalExpress* pomijanych. Tak zmierzono się z problemem wyspowej oferty, zapewniającej krótszy czas jazdy wyłącznie większym ośrodkom.

### Najczęstsze połączenie

Na linii RE1 stale rośnie liczba pasażerów – w 1998 r. odnotowano 26 tys. podróży na dobę, w 2002 r. 37 tys., w 2014 r. 54 tys., zaś w 2018 r. 59 tys. W warunkach przetargu został więc zawarty wymóg wprowadzenia

pojemniejszych składów i częstszych kursów. W efekcie od grudnia 2022 r. na liczącym 150 km odcinku Frankfurt nad Odrą – Berlin – Poczdam – Brandenburg nad Hawelą pociągi w szczycie kursują trzy razy na godzinę. Linia RE1 stała się najczęstszym połączeniem *RegionalExpress* w Niemczech.

Jak prognozują władze Brandenburgii, efektem uatrakcyjnienia oferty będzie dalszy wzrost liczby pasażerów. Dlatego w umowie z koncernem Siemens spółka ODEG zapisała, że do końca 2025 r. może zlecić wydłużenie sześcioczłonowych składów poprzez wstawienie dwóch dodatkowych członów, co pozwoli zapewnić większą liczbę miejsc we wszystkich pociągach linii RE1 przez cały dzień. Będzie to jednocześnie wiązało się z koniecznością wydłużenia peronów w mniejszych miejscowościach. Jak na razie bowiem najdłuższymi składami z 780 miejscami siedzącymi są obsługiwane jedynie pociągi szczytowe, stające tylko we Frankfurcie nad Odrą, Fürstenwalde, Erkner, Berlinie, Poczdamie, Werder i Brandenburg nad Hawelą, gdzie długie perony już istnieją. Wydłużenie peronów w innych lokalizacjach zostało przewidziane w programie inwestycji do 2030 r., przyjętym przez spółkę DB Netz, która zarządza niemiecką siecią kolejową, oraz związek transportowy Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

RE1 jest jedną z ośmiu linii *RegionalExpress* łączących Brandenburgię z położonym w jej środku Berlinem. Z 46 brandenburskich miast liczących ponad 16 tys. mieszkańców aż 32 mają bezpośrednie połączenie z Berlinem pociągami kategorii *RegionalExpress* kursującymi przynajmniej raz na godzinę.

## WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### A dziadek odżył!

Dziadek to kocha, co było dawniej – w jego dzieciństwie. Najczęściej z rozczuleniem wspominał sianokosy, gdy z rodzicami na furmance zwozili siano z łąk. Jadąc pociągiem, bez przerwy wypatrywał wozów z sianem, lecz zawiedziony widział traktory czy kombajny. I bele siana opakowane folią z plastiku. Potem wzdułż linii kolejowych pobudowano zasłaniające wszystko ekrany akustyczne, a dziadek odżył. – Za tymi ekranami – mówił do wnuczka – ludzie w tej chwili zwożą koniami siano do stodół. Ja widzę to, dosłownie widzę!



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Kamienna”

Skarżysko-Kamienna – Warszawa Wschodnia

Rzeka Kamienna ma swoje źródła na terenie województwa mazowieckiego: w Garbie Gielniowskim u podnóża góry Altana, która – licząc 408 metrów wysokości nad poziomem morza – jest najwyższym wzniesieniem na terenie województwa mazowieckiego. Po kilkuset metrach od źródła Kamienna zaczyna być rzeką graniczną między województwami mazowieckim i świętokrzyskim. Następnie po kilku kilometrach Kamienna wpływa w głąb województwa świętokrzyskiego. I płynie przez jego teren przez ponad 100 kilometrów: przez Skarżysko-Kamienną, Wąchock, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski. Na kilka ostatnich kilometrów Kamienna ponownie wpływa na teren województwa mazowieckiego i to na jego terenie kończy się ujściem do Wisły. Ten pograniczny charakter rzeki nieźle pasuje do charakteru połączenia kolejowego: pociąg Kolei Mazowieckich „Kamienna” kursuje bowiem ze świętokrzyskiego Skarżyska-Kamiennej do stolicy województwa mazowieckiego, Warszawy. W Skarżysku-Kamiennej rzeka Kamienna płynie nieopodal stacji kolejowej, z której pociąg „Kamienna” przed świtem wyrusza w swoją trasę. Kamienna to też dawna nazwa Skarżyska-Kamiennej – do 1928 roku nazwa miasta składała się tylko z drugiego członu.

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Uchodzimy za najlepszych kolejarzy w Europie. Podobno nasze pociągi nie spóźniają się, ale tym razem się spóźniły i całą godzinę przetrzymano nas w polu pod Poznaniem. Wielkopolska zawsze idzie śladem Europy. Pociągi w Belgii, Francji, Anglii, a nawet w Niemczech spóźniają się od czasu wojny, czy więc możemy być od nich gorsi?! Pośpieszny, którym jechałem, był prawie pusty, szczególnie wagon bezpośredniej komunikacji z Ostendą mało zawierał pasażerów. W Warszawie wsiadł jakiś pan z miną dyrektora teatru, wyjął „Głos Prawdy” i zagłębił się w nim, co widząc, drugi pan, z miną dyrektora departamentu, odwrócił się doń ostentacyjnie plecami. Obaj wysiedli w Łodzi. Na ich miejsce wsiadł jakiś stary Żyd, chałaciarz: pewnie wiózł pieniądze, gdyż miał jedynie wypchaną teczkę, którą położył sobie pod głowę i bardzo się troszczył, czy aby przedział jest zamknięty. Ja widocznie wzbudziłem w nim zaufanie, gdyż pozwolił przytłumić światło i nawet wkrótce sam zachrapał. W Poznaniu wysiadł. Odtąd jechałem sam, nie tylko w przedziale, ale w całym wagonie. Jedynie w trzeciej klasie majaczyła jakaś para”

Wacław Sieroszewski\*, „Wrażenia z Anglii”

\*urodzony w 1858 r. w Wólce Kozłowskiej koło Tuszczu działacz niepodległościowy, pisarz, podróżnik i etnograf.

W II Rzeczypospolitej był posłem i senatorem. Zmarł w 1945 r. w podwarszawskim Piasecznie

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Co widzimy, gdy myślimy o naszej spółce w 2030 r.? Przede wszystkim PKP Intercity jako preferowanego przez klientów, nowoczesnego, ekologicznego przewoźnika dalekobieżnego w Polsce. Naszą misją już teraz jest zapewnienie pasażerom bezpiecznej, komfortowej podróży i punktualnych pociągów oraz oferowanie wysokiej jakości, innowacyjnych i przyjaznych środowisku usług”

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

Wydawca: Time4

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

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

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