

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

ZIELONI KOLEJARZE

**Jak POLSKIE STRONNICTWO LUDOWE
urządza się w Grupie PKP**



DARIUSZ KLIMCZAK
minister infrastruktury
wiceprezes PSL

ALAN BEROUD
prezes PKP

POŁĄCZENIA

Warszawskiej Kolei Dojazdowej trudny wyjazd z dołka

Po kilku latach utrudnień spowodowanych przebudowami Warszawska Kolej Dojazdowa zapowiedziała rozbudowę oferty przewozowej. Od stycznia 2025 r. ze stacji Warszawa Śródmieście WKD w kierunku Grodziska Mazowieckiego i Milanówka ma odjeżdżać w dzień roboczy łącznie 86 pociągów, a częstotliwość w godzinach szczytu ma być 12-minutowa. Choć jest to poprawa względem dotychczasowej sytuacji, to oferta będzie słabsza niż przed okresem kilkuletnich utrudnień. W 2019 r. z Warszawy w dzień roboczy wyruszały bowiem 93 pociągi, zapewniając w godzinach szczytu 10-minutową częstotliwość.

Zwiększono już liczbę pociągów między Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim. Dzięki zrealizowanej w latach 2022-2023 dobudowie drugiego toru na tym odcinku, wydłużono do Grodziska Mazowieckiego trasy pociągów, które wcześniej kursowały tylko w relacji Warszawa – Podkowa Leśna. – *O ile nie ulega wątpliwości, że oferta dla mieszkańców Grodziska poprawiła się, o tyle dla mieszkańców Podkowy Leśnej, Pruszkowa czy gminy Michałowice ciągnące się latami uciążliwe inwestycje doprowadziły wyłącznie do pogorszenia oferty. To absurd – mówi przewodniczący rady gminy Michałowice Jarosław Hirny-Budka. – Gdy przed rozpoczęciem różnych prac remontowych WKD miała w godzinach szczytu rozkład jazdy z 10-minutowym taktiem, pociągi jeździły napchane pod korek. Pasma wzdłuż WKD intensywnie się zabudowuje – zarówno intensywną mieszkaniówką w Warszawie, jak i domami jednorodzinnymi poza granicami Warszawy.*

We wszystkich leżących na trasie WKD gminach i miastach (poza Podkową Leśną) szybko rośnie populacja. Na przykład w gminie Michałowice od 2019 r. do 2023 r. liczba mieszkańców zwiększyła się z 18,2 tys. do 19,4 tys. Dodatkowo rozwijająca się sieć Grodziskich Przewozów Autobusowych na terenie powiatów grodziskiego i pruszkowskiego ułatwiła dojazd do linii WKD mieszkańcom oddalonych od niej miejscowości. – *Popyt jest coraz większy. Podaż musi za nim nadążyć – mówi Hirny-Budka. – WKD powinna dążyć do wprowadzenia w szczyte taktu siedmiominutowego, co jest możliwe bez przebudowy stacji Warszawa Śródmieście WKD.*

Impulsem do znaczącego rozszerzenia oferty Warszawskiej Kolei Dojazdowej miała być budowa drugiego toru między Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim. We wniosku o unijne dofinansowanie dla tego przedsięwzięcia spółka zadeklarowała wzrost liczby połączeń na całej linii o 20%, wskazując przy tym, że przełoży się on na również 20-procentowe zwiększenie liczby pasażerów.

Jak na razie osób korzystających z WKD jest coraz mniej. O ile w 2019 r. pasażerowie odbyli pociągami WKD 8,8 mln podróży, o tyle w 2023 r. tylko 6,4 mln podróży. Jeszcze słabszy będzie wynik za 2024 r. – w tym roku od stycznia do września pasażerowie odbyli z WKD tylko 3,6 mln podróży. Wpłynęła na to przede wszystkim przebudowa stacji Warszawa Zachodnia, która wywołała poważne ograniczenia w ofercie przewozowej – zmniejszyła się częstotliwość, a od września 2023 r. do czerwca 2024 r. pociągi WKD w ogóle nie docierały do centrum stolicy, kończąc bieg na przystanku Warszawa Reduta Orłona.

Wyjazd Warszawskiej Kolei Dojazdowej z przewozowego dołka i powrót do wyników z 2019 r., nie mówiąc już o ich poprawie, będzie bardzo trudny bez zapewnienia atrakcyjniejszej niż kilka lat temu oferty. Pytamy więc w spółce, dlaczego zaplanowane zostało rzadsze kursowanie pociągów niż przed przebudowami. – *Przyjęcie 12-minutowej częstotliwości kursowania pociągów WKD w dni powszednie w godzinach szczytu od początku 2025 r. jest związane z tymczasową ograniczoną dostępnością taboru – tłumaczy Krzysztof Kulesza z WKD. – Wprowadzenie częstotliwości w godzinach szczytu co 10 min. rozważane jest nie wcześniej niż od września 2025 r. Będzie ono zależne od sytuacji związanej z dostępnością taboru, której poprawa będzie przedmiotem działań podejmowanych w ciągu 2025 r. •*



• Warszawska Kolej Dojazdowa nadal nie wraca do częstotliwości sprzed okresu utrudnień wywołanych przebudowami.

TARYFY

Dobra oferta coraz gorsza

PKP Intercity stopniowo pogarsza ofertę taryfową „Taniej z bliskimi”, dającą 30% zniżki na przejazd pociągami kategorii InterCity i TLK, gdy podróż wspólnie odbywa od dwóch do sześciu osób. Oferta pojawiła się w taryfie PKP Intercity w lipcu 2022 r. Ówczesny wiceprezes spółki Tomasz Gontarz zachwalał: – *Wprowadzamy ofertę, dzięki której przejazd pociągiem w kilka osób będzie bardzo konkurencyjny kosztowo wobec podróży samochodem.*

Warunkiem otrzymania 30-procentowej zniżki – którą można łączyć z ulgami ustawowymi – był zakup biletu najpóźniej w przeddzień podróży. W grudniu 2023 r. zmieniono zasady i wprowadzono wymóg nabycia biletu „Taniej z bliskimi” z przynajmniej trzydniowym wyprzedzeniem. We wrześniu 2024 r. oferta stała się jeszcze mniej atrakcyjna. Teraz, aby z niej skorzystać, trzeba kupić bilet najpóźniej siedem dni przed podróżą. – *Zmiana pozwoli na lepsze dopasowanie do aktualnych potrzeb pasażerów oraz umożliwi bardziej efektywne zarządzanie miejscami w pociągach – tłumaczy Marta Ziemska z PKP Intercity. – Celem jest stworzenie większej elastyczności w ofercie oraz zapewnienie, że bilety będą dostępne zarówno w popularnych, jak i mniej uczęszczanych terminach. Modyfikacja ta pozwoli na lepsze wykorzystanie dostępnych zasobów, jednocześnie utrzymując konkurencyjność cenową i jakość usług.*

Marketingowe zakłęcia nie zmieniają faktu, że z oferty „Taniej z bliskimi” nie da się już skorzystać spontanicznie, przez co została ona pozbawiona podstawowej cechy potrzebnej do konkurowania z odznaczającymi się dużą elastycznością podróżami samochodem.

W Czechach od lat funkcjonuje oferta zapewniająca niższe ceny dla podróżujących w kilka osób. České Dráhy zapewniają zniżki przy sprzedaży biletów dla więcej niż jednej osoby: drugiemu pasażerowi przysługuje upust 25%, a trzeciemu i kolejnym pasażerom upust 40%. Zniżki naliczają się automatycznie – nawet jeśli bilet kupowany jest w dzień podróży. •

POŁĄCZENIA

Z parą i bez pary

Łódź i Kielce uzyskają bezpośrednie połączenie koleją. Od grudnia 2024 r. miasta łączyć będzie pociąg spółki Polregio relacji Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno Południe – Włoszczowa Północ – Kielce Główne. Część trasy pociągu będzie biegła Centralną Magistralą Kolejową, co oznacza powrót do wykorzystania tej linii w ruchu regionalnym. Do grudnia 2021 r. innym fragmentem magistrali, od Zawiercia do posterunku odgałęźnego Knapówka, kursowały pociągi Polregio z Katowic do Kielc. Obecnie między tymi miastami jeżdżą pociągi PKP Intercity.

Połączenie Łodzi i Kielc zapewni również Łódzka Kolej Aglomeracyjna, uruchamiając od grudnia 2024 r. pociągi na trasie Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Końskie – Skarżysko-Kamienna – Kielce Główne, które będą kursowały jednak tylko w soboty i niedziele.

Dzięki nowym pociągom Kielce i Łódź przestaną należeć do pozbawionych bezpośredniego połączenia kolejowego par stolic graniczących ze sobą województw. Z Kielc nadal nie będzie ani jednego bezpośredniego pociągu do stolicy sąsiedniego województwa podkarpackiego. •



• Stolice graniczących województw bez bezpośredniego połączenia kolejowego (według stanu od 15 grudnia 2024 r.).



● Przystanek Warszawa Gocławek w nowej lokalizacji przy wiadukcie ul. Marsa.

MODERNIZACJE

Modernizacja w wielkim mieście

Pod koniec września 2024 r. otwarte zostały zejścia na peron kolejowy Warszawa Gocławek z przystanków autobusowych na wiadukcie ul. Marsa. Osoby jadące autobusami z osiedli Kawęczyn, Wygoda czy Marysin Wawerski mogą teraz wysiąść na przystanku autobusowym PKP Gocławek, zejść na peron i w 17 min. dojechać pociągiem do centrum Warszawy. Przesiadki stały się dogodne dzięki temu, że przystanek kolejowy został przesunięty o około 300 metrów do wiaduktu. Zmianę lokalizacji przystanku zrealizowano w ramach modernizacji odcinka Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer. Podobnej zmiany nie dokonano na stacji Warszawa Wawer, gdzie przesunięcie peronu do wiaduktu ul. Płowieckiej pozwoliłoby na stworzenie węzła przesiadkowego dla pasażerów autobusów jadących z osiedla Stara Miłosna i gminy Wiązowna. Nadal osoby, które chcą przesiąść się z autobusu do pociągu, muszą przejść 800 metrów.

W ramach modernizacji powstał nowy przystanek Warszawa Grochów – działa on od grudnia 2023 r. i szybko zdobywa popularność. Znajduje się przy nowych osiedlach i niedaleko szpitala wojskowego przy ul. Szaserów. Z Warszawy Grochowa do centrum stolicy można dojechać pociągiem w 12 min.

Na przystankach Warszawa Grochów i Warszawa Gocławek nowe zadaszenia peronowe nawiązują do przedwojennych wiat, które są symbolem przystanków na dalszym odcinku linii otwockiej.

Problemem trasy Otwock – Warszawa jest brak regularności kursowania Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Na przykład między 7:00 a 8:00 z przystanku Warszawa Olszynka Grochowska pociągi do centrum stolicy odjeżdżają o 7:00, 7:18, 7:29, 7:41, 7:48, 7:59. Jak widać, luki wahają się od 7 do 18 min. Na początku lat 90. pociągi kursowały w porannym szczycie równo co 10 min.

W ramach modernizacji wybudowano w dzielnicy Wawer cztery przejścia podziemne łączące osiedla położone po dwóch stronach torów – dzięki temu, uwzględniając też tunele piesze do peronów, tory na wawerskim odcinku można przekroczyć co około pół kilometra. Kwestia zapewnienia społecznościom lokalnym możliwości przekraczania torów jak dotąd nie była standardem przy modernizacjach linii kolejowych. Dodatkowo dzięki apelom mieszkańców Grochowa, którzy zawiązali inicjatywę „Przejście do Olszynki”, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe już w trakcie realizacji przedsięwzięcia uzupełniła je o stworzenie legalnego dojścia do rezerwatu przyrody Olszynka Grochowska. Zabezpieczone sygnalizacją i szlabanami przejście zostało otwarte w lipcu 2024 r., zastępując istniejące wcześniej dzikie przejście.

W październiku 2024 r. spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na modernizację między stacjami Warszawa Wawer i Otwock. Prace na tym odcinku mają zostać zrealizowane w latach 2025-2028. ●

TABOR

Dalekobieżne plany z podwójnym napędem

W lipcu 2024 r. PKP Intercity zamówiło w koncernie Newag 35 elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych. W Ministerstwie Infrastruktury, które odpowiada za sieć połączeń dalekobieżnych, zapytaliśmy, jakie trasy są przewidziane do obsługi taboru dwunapędowym.

W planach jest skierowanie składów elektryczno-spalinowych do obsługi tras, na których obecnie jeździ tabor spalinowy, mimo że w dużej części biegną one po liniach zelektryfikowanych (Kraków – Nysa – Jelenia Góra i Kraków – Jasto – Zagórz). Nowe składy mają pojawić się też na trasie pociągu „Bory Tucholskie” relacji Gdynia – Chojnice – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn. Dziś jest on prowadzony lokomotywą spalinową SU4210, której prędkość maksymalna to 90 km/h, przez co pociąg nie jedzie tak szybko jak pozwalają na to parametry infrastruktury. Dwunapędowe zespoły trakcyjne będą mogły rozwijać prędkość 120 km/h na silniku spalinowym i 160 km/h na silniku elektrycznym. Zmiana obsługi taborowej na te składy umożliwi również skrócenie czasu jazdy pociągu „Flisak” relacji Gdynia – Katowice. Na jego trasie na stacji Płock lokomotywa elektryczna jest zmieniana na spalinową, co zajmuje aż pół godziny. Dla porównania przełączanie silnika elektrycznego na spalinowy w składach dwunapędowych, które już od kilku lat jeżdżą w ruchu regionalnym, trwa mniej niż minutę.

Dwutrakcyjny tabor ma zostać również skierowany na trasy Kraków – Mielec – Stalowa Wola – Zamość – Hrubieszów, Warszawa – Łuków – Lublin – Zamość – Hrubieszów i Warszawa – Hajnówka – Białystok. Problemem może okazać się niewielka pojemność taboru elektryczno-spalinowego – pojedynczy skład będzie miał 178 miejsc siedzących, tymczasem przykładowo złożony z lokomotywy i wagonów pociąg „Żubr” kursujący z Warszawy przez Hajnówkę do Białegostoku oferuje 342 miejsca siedzące.

Jak poinformował nas resort infrastruktury, dzięki składom dwunapędowym na sieci połączeń PKP Intercity wprowadzone zostaną nowe relacje (Warszawa – Płock – Grudziądz – Gdynia), a ponadto pociągi dalekobieżne pojawią się na nowych liniach (Gdynia – Olsztyn – Ostrołęka – Białystok i Łomża – Ostrołęka – Warszawa). Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak poinformował ponadto, że rozważane jest też skierowanie nowych składów na trasę Gdynia – Chojnice – Szczecinek – Szczecin. Oznacza to, że pociągi dalekobieżne dotrą do takich miast jak Człuchów, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, a także Ostrołęka czy obecnie całkowicie pozbawiona połączeń kolejowych Łomża. Mieszkańcy tych miast muszą jednak poczekać na pociągi PKP Intercity jeszcze co najmniej dwa lata. Zgodnie bowiem z zawartą umową, dostawy elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych Newag ma rozpocząć na przełomie 2026 i 2027 r. ●

RUCH

Mijanka potrzebna na już

Wciąż mści się zlikwidowanie w latach 90. mijanki Gozdowo na jednotorowej linii Płock – Sierpc. Na 30-kilometrowym odcinku między tymi miastami nie ma żadnego punktu, na którym mogłyby się mijać pociągi. Na podstawie zgłoszeń od przewoźników Urząd Transportu Kolejowego w „Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego” za 2023 r. wskazał linię Płock – Sierpc wśród ciągów, na których występują problemy z przepustowością.

Choć odbudowa mijanki Gozdowo pojawiła się w planie zamówień spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na 2018 r., to po dziś dzień przetarg nie został ogłoszony. W 2020 r. zlecono natomiast opracowanie studium wykonalności dużej przebudowy całego ciągu Kutno – Płock – Sierpc i podjęto decyzję, że mijanka powstanie dopiero w ramach tego przedsięwzięcia. Studium miało zostać opracowane do 2023 r., ale termin jego wykonania przesunięto na 2026 r.

Zakłada się nawet, że w ramach modernizacji miałyby powstać między Płockiem a Sierpcem nie jedna, lecz trzy mijanki: Proboszewice Płockie, Gozdowo i Susk. Problem w tym, że – o czym pod koniec września 2024 r. poinformował wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak w odpowiedzi na interpelację posłanki Pauliny Matysiak – „projekt ten znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku i nie ma zapewnionego finansowania”. ●



● Zlikwidowana mijanka Gozdowo na linii Płock – Sierpc.

Połączenie Pendolino zacznie kursować trasą Warszawa – Poznań – Szczecin w połowie grudnia 2024 r. Ogłoszono to na odbywającej się w połowie października 2024 r. konferencji prasowej spółki PKP Intercity. Specjalnie po to, aby obwieścić tę nowinę, na konferencji pojawił się Arkadiusz Marchewka, wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za żeglugę i gospodarkę morską, a jednocześnie szczeciński poseł Koalicji Obywatelskiej.

Bardzo racjonalny ruch

Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski przekonuje, że pojawienie się połączenia ExpressInterCityPremium na linii Warszawa – Poznań będzie elementem uatrakcyjnienia oferty na tej trasie po ciągnących się kilka lat utrudnieniach wywołanych poważnie opóźnioną modernizacją. – *Chcemy, żeby linia do Poznania i dalej do Szczecina była naszą perłą, bo to może być najlepsza linia w kraju. Dlatego chcemy też tam skierować pociągi o najwyższym komfortie* – stwierdził Malinowski. – *Pociąg będzie przesunięty z trasy północ-południe, czyli Trójmiasto – Warszawa – Kraków. Tylko trzeba zauważyć jedno: my już w tej chwili w tej relacji musieliśmy często uruchamiać pociągi w podwójnej trakcji, bo 402 miejsca w Pendolino to jest znacząco za mało. Mamy już polskie lokomotywy i wagony o prędkości 200 km/h i jesteśmy w stanie zbudować składy, które pojadą do Gdyni i będą miały pojemność 1 tys. osób. To jest dla nas bardzo racjonalny i ekonomiczny biznesowo ruch.*

Ruch ten został wykonany przez przewoźnika bardzo szybko. Datowany na 18 września 2024 r. dokument „Zarządzony roczny rozkład jazdy”, będący zwięzłym prac nad siatką połączeń PKP Intercity, wcale nie zakładał skierowania od grudnia 2024 r. pociągów Pendolino na trasę Warszawa – Szczecin. Dokument wskazuje, że w ruchu ekspresowym relację miały obsługiwać trzy pociągi zestawione z lokomotyw i wagonów: „Bolesław Prus”, „Sedina” i „Chrobry”.

Pendolino po prostu pojedzie w planie pociągu ekspresowego „Chrobry”, który – jak wskazano w „Zarządzonym rocznym rozkładzie jazdy” – miał pokonywać trasę ze Szczecina do Warszawy w 4 godz. 18 min. Zapowiedziany na październikowej konferencji prasowej czas przejazdu pociągu ExpressInterCityPremium jest dokładnie taki sam. Na trasie Szczecin – Warszawa skład nie może jechać szybciej, bo nie ma na niej żadnego odcinka, na którym pociągi mogłyby przekraczać prędkość 160 km/h.

To jest chore

Skierowanie pociągów Pendolino do stolicy Pomorza Zachodniego zostało w styczniu 2024 r. wskazane przez posłów i senatorów z zachodniopomorskiego zespołu parlamentarnego wśród priorytetów dla tego regionu. – *Nie może być tak, że Szczecin jest jedynym dużym miastem, do którego nie dojeżdżają takie pociągi, to jest chore* – mówił przewodniczący zespołu Artur Łacki, poseł Koalicji Obywatelskiej. – *Na pewno w tej kadencji musimy zrobić wszystko, żeby Pendolino dojechało przynajmniej do*

Polityczne Pendolino

Pociągi Pendolino pojawią się na trasie Warszawa – Poznań – Szczecin. Ale są też miasta, które połączenia ExpressInterCityPremium stracą



• *Szczeciński polityk Koalicji Obywatelskiej Arkadiusz Marchewka ogłasza na konferencji prasowej PKP Intercity, że przewoźnik skieruje Pendolino do stolicy Pomorza Zachodniego.*

Szczecina, a szczytem marzeń byłoby Świnoujście.

Zapytaliśmy Arkadiusza Marchewkę, czy jest ojcem chrzestnym decyzji o skierowaniu przez PKP Intercity pociągu Pendolino na trasę Warszawa – Szczecin. – *Nie będę używał tego stwierdzenia, ale to prawda, że jako mieszkańcy Szczecina od wielu lat zabiegaliśmy o to* – odparł wiceminister.

Pytanie tylko, czy mieszkańcy będą zadowoleni z tego, że zamiast pociągu ExpressInterCity „Chrobry” pojedzie droższy ExpressInterCityPremium. PKP Intercity nie podało jeszcze cen biletów na Pendolino relacji Szczecin – Warszawa, ale na już funkcjonujących trasach bilety do Warszawy z Trójmiasta, Krakowa i Wrocławia na pociąg ExpressInterCity kosztują 149 zł, zaś na ExpressInterCityPremium 169 zł. Dla polityków, którzy domagali się skierowania pociągów Pendolino na trasę Szczecin – Warszawa, nie ma to jednak znaczenia, bo posłom przysługują bezpłatne podróże koleją.

Pociąg Pendolino między Szczecinem a Warszawą zatrzyma się w Poznaniu, Krzyżu Wielkopolskim i Stargardzie. Gdy miasta te będą witać się z połączeniami ExpressInterCityPremium, inne miasta będą musiały je pożegnać.

Pożegnanie z Pendolino

Od połowy grudnia 2024 r. pociągi Pendolino przestaną stawać w Ciechanowie, Działdowie i Brzeżu. Gdy dekadę temu, w grudniu 2014 r., Pendolino zadebiutowało na polskich torach, nie wyznaczono postojów w tych miastach – mimo apeli samorządowców i parlamentarzystów. Przyniosły one jednak skutek po roku od premiery Pendolino. W grudniu 2015 r. pojedyncze pociągi

ExpressInterCityPremium zaczęły stawać w Ciechanowie. – *To pokazuje, do jakich efektów może doprowadzić współpraca ponad podziałami politycznymi, w ramach różnych środowisk, i samorządowych, i parlamentarnych* – witał pierwsze zatrzymujące się w Ciechanowie Pendolino Jan Maria Jackowski, ówczesny senator Prawa i Sprawiedliwości z północnego Mazowsza. O uwzględnienie Ciechanowa w sieci szybkich połączeń apelował również prezydent miasta Krzysztof Kosiński z Polskiego Stronnictwa Ludowego, uchwały w tej sprawie przyjęły też rady powiatów ciechanowskiego i przasnyskiego. W grudniu 2015 r. postoje pociągów Pendolino otrzymało również Działdowo.

Dłużej na spełnienie marzeń o Pendolino czekali w Brzeżu, gdzie postój pociągu ExpressInterCityPremium relacji Warszawa – Wrocław – Jelenia Góra wprowadzono w grudniu 2017 r. – *Szereg spotkań i rozmów z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury i spółki PKP Intercity przyniosły oczekiwany rezultat. Moje wnioski popierali starostowie z Nysy i Namysłowa* – mówił siedem lat temu ówczesny starosta brzeski Maciej Stefański.

Pytamy w PKP Intercity, dlaczego teraz wycofuje postoje Pendolino w średnich miastach. – *Ujednolicamy czasy przejazdów w głównych relacjach w ramach połączeń ekspresowych. Jest to związane między innymi z tym, że wprowadzamy od grudnia cykliczny rozkład jazdy* – mówi Maciej Dutkiewicz z PKP Intercity. – *Postoje w Ciechanowie, Działdowie i Brzeżu zostaną wycofane także na bazie analizy ekonomicznej – potoki podróżnych z tych stacji były niskie.*

KAROL TRAMMER

Wkrótce po tym, gdy szefem Ministerstwa Infrastruktury w grudniu 2023 r. został Dariusz Klimczak z Polskiego Stronnictwa Ludowego, w strukturze tego resortu powstał departament nadzoru właścicielskiego – ma on nadzorować podlegające Ministerstwu Infrastruktury państwowe spółki portowe, żeglugowe czy kolejowe.

Departament nadzoru ludowego

Dyrektorem nowego departamentu został 31-letni Konrad Grzejszczak, który tak jak minister Klimczak pochodzi z okolic Rawy Mazowieckiej. Grzejszczak swoją karierę zaczynał w Urzędzie Gminy Cielądz, gdzie w latach 2015-2018 odpowiadał za zamówienia publiczne (wójtem gminy Cielądz od 2010 r. jest Paweł Królak, członek PSL). Następnie Grzejszczak prowadził firmę handlowo-budowlaną oraz zajmował się doradztwem.

Wicedyrektorem departamentu został 60-letni Bogusław Nadolnik. To weteran PSL – w latach 90. kierował gabinetem politycznym ministra rolnictwa Andrzeja Śmietanki, za którym potem przeszedł do resortu skarbu państwa. W 2008 r. w rządzie PO-PSL Nadolnik przez zaledwie trzy miesiące pełnił funkcję wiceministra rolnictwa, by następnie przenieść się do Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, w której do 2013 r. był wiceprezesem. Potem pracował w Polskiej Izbie Bankowości Spółdzielczej, a przez ostatnich kilka lat – w ramach cichej koalicji ludowców z władzami Warszawy – był zastępcą dyrektora ds. inwestycyjnych w Zarządzie Mienia m.st. Warszawy.

W maju 2024 r. – wkrótce po objęciu funkcji wicedyrektora nowego departamentu nadzoru właścicielskiego – Nadolnik został też członkiem rady nadzorczej PKP Cargo. W zasiadaniu w radach nadzorczych Nadolnik ma duże doświadczenie – nadzorował już Agencję Rozwoju Przemysłu, Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo, Energe, Bank Gospodarki Żywnościowej, Krajową Spółkę Cukrową czy Uzdrawisko Krynica-Żegiestów.

Choć partie tworzące rząd Donalda Tuska zapisały w umowie koalicyjnej, że „jednym z priorytetów koalicji będzie odpolitycznienie spółek skarbu państwa”, to Grzejszczak i Nadolnik dbają przede wszystkim o to, aby do władz spółek podlegających Ministerstwu Infrastruktury trafiali ludzie związani z Polskim Stronnictwem Ludowym.

Uzdrowiciele kolei

W maju 2024 r. członkiem rady nadzorczej PKP Intercity został Roman Warchoł. To członek PSL i były wójt małopolskiej gminy Babice, który obecnie pracuje w koncernie energetycznym Tauron.

W lipcu 2024 r. członkiem rady nadzorczej spółki PKP Informatyka został Michał Dziubak, który pracował w gabinecie politycznym Władysława Kosiniaka-Kamysza, gdy ten w latach 2011-2015 był ministrem pracy i polityki społecznej. Teraz, gdy prezes PSL jest ministrem obrony narodowej, Dziubak to dyrektor generalny tego resortu. W 2020 r. Dziubak był też członkiem sztabu wyborczego, gdy Kosiniak-Kamysz kandydował na prezydenta.

Zieloni kolejarze

Jak departament nadzoru właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury rozdaje posady na kolei działaczom PSL



• Prezes PSL Władysław Kosiniak-Kamysz z Jackiem Grabkiem, który od września 2024 r. jest członkiem zarządu spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa.



• Konrad Grzejszczak, dyrektor departamentu nadzoru właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury.

Również od lipca 2024 r. członkiem rady nadzorczej spółki PKP Telkol, która zarządza telekomunikacją na kolei, jest doktor nauk o zdrowiu Karol Bielski, na co dzień dyrektor mazowieckiej stacji pogotowia ratunkowego Meditrans oraz członek PSL. W 2023 r. z ramienia tej partii kandydował do sejmiku, ale nie udało mu się zostać posłem.

Ochroną zdrowia zajmuje się też Jolanta Łuniewska-Bury, która od sierpnia 2024 r. zasiada w radzie nadzorczej spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Łuniewska-Bury to łódzka doktor medycyny, zajmuje się leczeniem nowotworów – pracuje w prywatnych klinikach oraz szpitalu wojewódzkim w Płocku. Jest członkinią PSL, z ramienia tej partii kandydowała już do sejmiku województwa łódzkiego, rady miasta Łodzi i sejmiku, ale jak dotąd nie udało jej się zdobyć mandatu.

Trójmiejską kolej czeka skomplikowana operacja: należący do PKP 66-procentowy pakiet udziałów w spółce PKP SKM ma zostać przekazany samorządom, obecnie posiadającym tylko jedną trzecią udziałów.

Ludowcy szerokotorowi

Przewodniczącym rady nadzorczej spółki PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa w czerwcu 2024 r. został Wojciech Legawiec. To absolwent finansów i rachunkowości na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie, ale przede wszystkim współpracownik oraz świętokrzyski krajan ministra rolnictwa i rozwoju wsi Czesława Siekierskiego (karierę w PSL Dariusz Klimczak zaczął w 2002 r. od zapisania się do Forum Młodych Ludowców i wkrótce potem jako działacz młodzieżówki został asystentem Siekierskiego).

Wojciech Legawiec funkcję w radzie nadzorczej PKP LHS łączy z kierowaniem Agencją Modernizacji i Restrukturyzacji Rolnictwa – jej prezesem jest od stycznia 2024 r. Legawiec był w latach 2010-2019 prezesem spółki Uzdrawisko Busko-Zdrój, a w latach 2019-2024 dyrektorem szpitala psychiatrycznego w Tworkach, który podlega marszałkowi województwa mazowieckiego Adamowi Struzikowi z PSL. Jednocześnie od 2016 do 2024 r. Legawiec był członkiem rady nadzorczej Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Ostrowcu Świętokrzyskim, gdy prezydentem miasta był dawny poseł PSL Jarosław Górczyński.

We wrześniu 2024 r. członkiem zarządu PKP LHS został Jacek Grabek. „To osoba z bogatym doświadczeniem w zarządzaniu, posiada doskonałą znajomość prawa administracyjnego” – poinformowała spółka. Do zarządu kolei szerokotorowej Grabek przeszedł z fotela prezesa Towarzystwa Budownictwa Społecznego w Biłgoraju, wcześniej pracował w Kasie Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego i zamojskiej delegaturze lubelskiego urzędu wojewódzkiego. Wiosną 2024 r. kandydował z ramienia PSL do sejmiku województwa lubelskiego, ale nie udało mu się zostać radnym.

Menedżer z doświadczeniem

Nowe władze ma należąca do PKP spółka Xcity Investments, zajmująca się współpracą z firmami deweloperskimi przy budowie centrów handlowo-biurowych na dworcach i terenach kolejowych. Przedsięwzięcia zrealizowane przez Xcity to między innymi Galeria Katowicka, biurowce przy dworcu Warszawa Zachodnia czy centrum handlowe Avenida przy dworcu Poznań Główny. Pod koniec września 2024 r. XCity i belgijski deweloper Ghelamco ogłosili powrót do koncepcji budowy kompleksu biurowo-handlowego na dworcu Warszawa Gdańska.

Od lipca 2024 r. prezesem Xcity Investments jest Ireneusz Gliszczynski. Na stronie internetowej spółki można przeczytać, że to „menedżer z blisko 15-letnim doświadczeniem w branży nieruchomości”. Jego doświadczenie to prowadzenie w Tomaszowie Mazowieckim firm Housecom i MG Property zajmujących się pośrednictwem w sprzedaży mieszkań i domów, a także administrowaniem i zarządzaniem nieruchomościami. W firmie MG Property jako prokurent zatrudniona jest Marta Klimczak, żona ministra infrastruktury.

KAROL TRAMMER

Powódź, która w połowie września 2024 r. zaatakowała południowo-zachodnią Polskę, dokonała szeregu zalań i zniszczeń na sieci kolejowej, przerywając kursowanie pociągów – przede wszystkim na południu województw dolnośląskiego i opolskiego. Nieprzejezdna była też większość odcinków przez granicę polsko-czeską. Były jednak również miejsca, do których w czasie powodzi dało się dotrzeć właściwie tylko koleją.

Walka kolejarzy

– 90% Lewina Brzeskiego jest zalane – alarmował w mediach 17 września Artur Kotara, burmistrz tego leżącego nad Nysą Kłodzką miasta. Pod wodą znalazły się też drogi dojazdowe do Lewina Brzeskiego, ale nie została zalana przechodząca przez miasto magistrała kolejowa Opole – Wrocław. Nie licząc chwilowych problemów z zasilaniem, linia była przejezdna i kolej cały czas zapewniała możliwość dojazdu do Lewina Brzeskiego. Pociągami do miasta docierali wolontariusze z pomocą, a suchy skrawek miasta przy stacji stał się miejscem, do którego ratownicy łodziami ewakuowali mieszkańców z zalanych domów.

W Lewinie Brzeskim walkę toczyli też kolejarze – na moście kolejowym załogi maszyn torowych nieustannie usuwały niesione przez wezbraną rzekę drzewa, aby pod ich naporem przeprawa nie uległa zniszczeniu. Nieopodal Lewina Brzeskiego Nysa Kłodzka wpada do Odry.

Kryzysowe objazdy

Fala kulminacyjna na Odrze 22 września doszła do Głogowa. Tu woda zalała fragment Magistrali Nadodrzańskiej, której tory na wysokości głogowskiego starego miasta biegają samym brzegiem rzeki. Zalany został odcinek o długości około 1 km, ale pociągi omijały Głogów objazdem z nadłożeniem prawie 100 km. Składy PKP Intercity jadące ze Szczecina do Wrocławia opuszczały swoją trasę już w Rzepinie, skąd były kierowane przez Poznań – pomijając nie tylko Głogów, ale też Zieloną Górę, Nową Sól, Lubin i Legnicę. Choć od strony Zielonej Góry możliwy był dojazd do stacji Głogów, z której pociągi – aby ominąć zalany krótki fragment torów – mogły wyjeżdżać w kierunku Leszna i wtedy kierować się do Wrocławia. Nie zdecydowano się jednak na korzystanie z tej trasy objazdowej z powodu braku lokomotyw spalinowych do przeciągania pociągów PKP Intercity niezelektryfikowaną linią Głogów – Leszno. Pokazało to, że problem małej liczby spalinowozów na polskiej kolei dodatkowo mści się w sytuacjach kryzysowych. Na szczęście przejazd Magistralą Nadodrzańską przez Głogów udało się udrożnić już po kilku dniach – pociągi wróciły na stałą trasę 26 września.

Są jednak miejsca, gdzie ruch musiał zostać wstrzymany na dłużej. Występująca ze swojego koryta Kwisza zniszczyła 800-metrowy fragment przywróconej do życia w grudniu 2023 r. linii Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój. Od połowy września 2024 r. pociągi muszą kończyć bieg na przystanku Orłowice, skąd podróżni do Świeradowa-

Wyjazd z powodzi

Rząd obiecał, że wszystko zostanie nie tylko odbudowane, ale będzie lepsze niż przed powodzią. Jak odbudowa wygląda na kolei?

Zdroju dowożeni są autobusami. Początkowo zakładano, że prace nad przywróceniem przejezdności zajmą około trzy tygodnie, ale teraz termin ich zakończenia wskazywany jest na grudzień 2024 r. Zarządzająca linią z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa-Zdroju Dolnośląska Służba Dróg i Kolei podjęła decyzję o poprawieniu odwodnienia poprzez zwiększenie średnicy przepustów w nasypie kolejowym.

Lepsze niż przed powodzią

Najpoważniejsze zniszczenia na kolei powódź poczyniła w węźle kłodzkim. Przede wszystkim przy ujściu Bystrzycy Dusznickiej do Nysy Kłodzkiej, gdzie na posterunku odgałęźnym Kłodzko Nowe od linii Wrocław – Międzyzlesie odchodzi linia do Kudowy-Zdroju. – Powódź całkowicie zniszczyła torowisko, urządzenia przytorowe, a także rozmyła nasyp na odcinku około 300 m na początku linii kolejowej do Kudowy-Zdroju – mówi Marta Pabiańska ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Wielka woda nadeszła w czasie trwających na liniach z Kłodzka do Międzyzlesia i Kudowy-Zdroju remontów. Ich zakres musiał w tej sytuacji zostać rozszerzony o naprawy popowodziowe. Spółka PKP PLK zapewnia, że w grudniu 2024 r. obie linie będą już przejezdne. W przypadku odcinka Kłodzko – Międzyzlesie ma to też znaczenie prestiżowe, bo na połowę grudnia 2024 r. PKP Intercity i České Dráhy zaplanowały premierę połączeń „Baltic Express” na trasie Gdynia – Poznań – Wrocław – Kłodzko – Praga.

Z kolei linia Kłodzko – Kudowa-Zdrój ma mieć znacznie lepsze parametry niż przed powodzią. Między Kłodzkiem a Szczytną prędkość ma zostać podniesiona z 30-50 km/h do nawet 120 km/h. Zwiększone mają też zostać dopuszczalne naciski osiowe na tor, aby umożliwić wpuszczanie na tę linię składów elektryczno-spalinowych, które są cięższe od szynobusów. Choć wpisało się to w słowa premiera Donalda Tuska o tym, że „wszystko zostanie nie tylko odbudowane, ale będzie lepsze i nowocześniejsze niż przed powodzią”, to w PKP PLK dowiadujemy się, że prace między Kłodzkiem a Szczytną od początku zakładały wzmocnienie podtorza i obiektów inżynierskich w celu podniesienia nie tylko prędkości, ale także dopuszczalnego nacisku (aby jednak składy dwunapędowe mogły dojeżdżać aż do Kudowy-Zdroju, konieczne będzie jeszcze zwiększenie nacisku na odcinku od Szczytnej do Dusznik-Zdroju).

Odbudowa plus minus

– Być może wrócimy do inwestycji, które kiedyś były zaniechane, na przykład do niektórych inwestycji kolejowych – mówił we wrześniu 2024 r. Donald Tusk na posiedzeniu



• Kolejarze, usuwając drzewa niesione przez wezbraną Nysę Kłodzką, chronią przed zniszczeniem most linii Wrocław – Opole w Lewinie Brzeskim.



• Do największych zniszczeń infrastruktury kolejowej doszło w Kłodzku. Wylot linii do Kudowy-Zdroju po przejściu wielkiej wody.

sztabu kryzysowego we Wrocławiu. – Jak już opadnie woda, jak już zaczniemy odbudowę, no to w przyszłości dla Łądku i Stronia to może być ważna informacja, że wrócimy do idei połączenia kolejowego.

Dla Stronia Śląskiego i Łądko-Zdrój – poważnie zniszczonych po pęknięciu zapory zbiornika przeciwpowodziowego na rzece Morawce – reaktywacja niefunkcjonujących od 2004 r. połączeń kolejowych miałyby stanowić element koncepcji Odbudowa Plus, zakładającej odtworzenie infrastruktury i usług publicznych na większą skalę niż przed powodzią. Tyle że, wbrew słowom Tuska, koncepcja rewitalizacji linii Kłodzko – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie wcale nie była zaniechana. We wrześniu 2023 r. spółka PKP PLK przekazała nieczynną linię samorządowi województwa dolnośląskiego, który na początku września 2024 r. – jeszcze przed nadejściem powodzi – informował, że powstał już program funkcjonalno-użytkowy dla przedsięwzięcia i przygotowywany jest przetarg na prace rewitalizacyjne. Ich wykonanie zapowiedziano na 2025 r., a przywrócenie ruchu pociągów na 2026 r. Choć woda już opadła, to wciąż nie pojawiły się żadne konkrety wskazujące jak po zapowiedzi Donalda Tuska ma przyspieszyć proces rewitalizacji linii.

KAROL TRAMMER

Powódź, która w lipcu 1997 r. nawiedziła południowo-zachodnią Polskę, bardzo mocno dotknęła sieć kolejową. Po przejściu wielkiej wody wcale jednak nie wszędzie zabrano się za odbudowę zniszczonej infrastruktury – na części linii po prostu porzucono zwichrowane tory, podmyte nasypy i zniszczone mosty.

Linia bez mostu

Zrujnowany most, którym linia kolejowa Prudnik – Gogolin przekraczała Odrę w Krapkowicach, straszyl jeszcze przez kilka lat po powodzi tysiąclecia. „Dlaczego do tej pory mostu nie odbudowano? Jego właściciel – PKP Polskie Linie Kolejowe – nie był tym zainteresowany” – pisała „Nowa Trybuna Opolska” w 2003 r. Wkrótce potem most został przejęty przez gminę Krapkowice i odbudowany jako kładka dla pieszych i rowerzystów między lewobrzeżną częścią miasta a leżącą na prawym brzegu Odry dzielnicą Otmęt. Jednocześnie w 2004 r., za rządów Sojuszu Lewicy Demokratycznej, Ministerstwo Infrastruktury wydało decyzję likwidacyjną dla 6-kilometrowego odcinka Krapkowice – Gogolin. Było to formalne przypieczętowanie odcięcia linii z Prudnika od węzła w Gogolinie.

Ślepo kończąca się w Krapkowicach linia przestała być wykorzystywana w ruchu towarowym (połączenia pasażerskie Prudnik – Gogolin zamknięto już w 1991 r.). Tor zaczął zarastać krzakami i drzewami, szyny stały się łupem złodziei, a część przejazdów kolejowo-drogowych została zaasfaltowana przez lokalnych zarządców dróg. W końcu jednak o linii i jej znaczeniu obronnym przypomniało sobie Ministerstwo Obrony Narodowej. Z uwagi na zlokalizowaną koło Krapkowic wojskową składnicę materiałów wybuchowych resort obrony polecił spółce PKP PLK przywrócić przejezdność trasy z Prudnika do Krapkowic oraz sfinansował prace rewitalizacyjne – zostały zrealizowane w latach 2013-2016 i zapewniły możliwość kursowania pociągów z prędkością 40 km/h.

Na odbudowę zlikwidowanego fragmentu Krapkowice – Gogolin nie ma już szans. W 2017 r. na terenie Gogolina śladem linii kolejowej poprowadzono drogę, a w 2020 r. w Krapkowicach dawny most kolejowy przebudowano w most drogowy.

Zamiast odbudowy likwidacja

Podczas powodzi w 1997 r. zniszczona została linia Kędzierzyn-Koźle – Baborów. Woda podmyła nasyp w kilku miejscach między Kędzierzyna-Koźle a Polską Cerekwią. Choć do nadejścia wielkiej wody linią kursowały pociągi pasażerskie i towarowe, to już nie została odbudowana. Przez dwa lata po powodzi w sieciowym rozkładzie jazdy pociągów publikowano tabelę z połączeniami Kędzierzyn-Koźle – Baborów z adnotacją „Ruch pociągów zawieszony, wznowienie ruchu po uprzednim ogłoszeniu”. Nigdy to jednak nie nastąpiło – jeszcze długo po powodzi na porzuconej linii straszły zwichrowane szyny i wiszący tor w miejscach po podmyciu nasypu. W 2004 r. Ministerstwo Infrastruktury wydało decyzję o formalnej likwidacji zniszczonej linii. W latach 2019-2020 jej śladem poprowadzono

Powódź na dekady

Części zniszczeń sieci kolejowej po powodzi tysiąclecia w 1997 roku nie naprawiono po dziś dzień – nawet na liniach magistralnych



• Nienaprawiony od powodzi w 1997 r. most na linii kolejowej Kędzierzyn-Koźle – Nysa.

ścieżkę rowerową biegnącą z przedmieść Kędzierzyna-Koźla do Polskiej Cerekwi.

W 1997 r. wezbrana Nysa Kłodzka zerwała most na linii Kamieniec Żąbkowski – Złoty Stok. Choć pociągi pasażerskie nie kursowały tą linią już od 1989 r., to aż do nadejścia wielkiej wody korzystały z niej składy towarowe obsługujące złotostocką fabrykę farb i tworzyw. Mimo to po przejściu powodzi „zapomniano” o odbudowie mostu i przywróceniu przejezdności 12-kilometrowej linii. Zamiast tego zapadła decyzja o jej likwidacji. Decyzję wydaną przez rząd SLD w 2002 r. wykonano za czasów Prawa i Sprawiedliwości. W 2017 r. – dokładnie 20 lat po powodzi – porzucone tory między Kamieńcem Żąbkowskim a Złotym Stokiem zostały na zlecenie PKP rozebrane. Aleksandra Grzelak z centrali PKP mówiła wówczas: – *Linia kolejowa na odcinku Kamieniec Żąbkowski – Złoty Stok jest nieużytkowana od 20 lat. Jej zły stan techniczny oraz liczne ubytki powodują, że przywrócenie ruchu na tej trasie nie jest możliwe.*

Powodziowe wąskie gardła

Części zniszczonej infrastruktury do dziś nie naprawiono nawet na czynnych ciągach. Linia Kędzierzyn-Koźle – Prudnik – Nysa – Kamieniec Żąbkowski na 9-kilometrowym odcinku między Kędzierzyna-Koźle a Zachodnim a Twardawą jest jednotorowa – drugi tor jest nieprzejezdny od uszkodzenia mostu przez powódź w 1997 r. Odcinek ten od lat jest wskazywany w raportach Urzędu Transportu Kolejowego jako wąskie gardło ograniczające przepustowość Magistrali Podsubdeckiej, która w ruchu pasażerskim łączy południowe powiaty województwa

opolskiego, a ponadto jest istotny ciągiem towarowym służącym między innymi do wywozu kruszyw z kamieniołomów na Dolnym Śląsku.

Raporty UTK mówią też o ograniczającym przepustowość Magistrali Nadodrzańskiej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin wąskim gardłem koło Brzegu Dolnego. W 1997 r. powódź naruszyła konstrukcję tutejszego mostu nad Odrą – od tego czasu pociągi między Księginicami a Brzegiem Dolnym muszą w dwóch kierunkach jeździć jednym torem. To wąskie gardło ma tylko 4 km, ale poważnie komplikuje ruch – przejeżdża tędy bowiem ponad 80 pociągów pasażerskich i towarowych dziennie.

W marcu 2022 r., a więc dopiero ćwierć wieku po powodzi, spółka PKP PLK zamówiła dokumentację projektową wraz z analizą mającą określić, czy zachodzi konieczność budowy nowego mostu, czy też wystarczający będzie remont uszkodzonej przeprawy. Zlecenie miało zostać wykonane pod koniec 2023 r. – *Zadanie jest w trakcie realizacji* – mówi Marta Pabiańska z PKP PLK, ale jest już w stanie podać wyniki analizy: – *Planowane jest wybudowanie nowego mostu z uwzględnieniem zabudowy elementów starego obiektu. Budowa przeprawy pozwoli na przywrócenie ruchu dwutorowego.*

Na pytanie o to, kiedy planowana jest budowa nowego mostu oraz przywrócenie ruchu po dwóch torach, nie otrzymaliśmy konkretnej odpowiedzi. – *Realizacja robót będzie możliwa po zakończeniu prac projektowych i uzyskaniu wszystkich decyzji administracyjnych, a także zapewnieniu finansowania.*

KAROL TRAMMER

– *Musimy iść w naturalną synergię kolejowo-autobusową* – powiedział portalowi Rynek Kolejowy wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak. Zanim jeszcze objął stanowisko przekonywał, że połączenia autobusowe mogą nie tylko stanowić przedłużenie kolei do miejscowości oddalonych od torów, ale na części tras zapewniać sprawną komunikację zamiast pociągów. – *Nie jestem zwolennikiem kolei za wszelką cenę. Uważam, że środki transportu zbiorowego powinny się wzajemnie uzupełniać* – mówił Malepszak „Gazecie Wyborczej” w 2022 r. – *Zatem tam, gdzie spodziewany jest potok pasażerów na dobowym poziomie 400-500 osób, a nawet 1 tys., gdy fizycznie obok potencjalnej linii kolejowej idzie droga krajowa lub wojewódzka, to trzeba przede wszystkim zapewnić w pierwszej kolejności sprawny transport autobusowy. To on dowoziłby pasażerów do linii kolejowej z dużą liczbą pociągów.*

Rozkład jazdy na dwa miesiące

Synergia kolejowo-autobusowa jest naturalną rzeczą w Europie. W wielu krajach typowym widokiem są autobusy ruszające sprzed dworców kilka minut po przyjeździe pociągu. Obserwować można to tuż za granicą Polski. Na przykład na Łużycach w Niemczech, gdzie na stację Horka o 5:56 przyjeżdża pociąg ze stacji Cottbus, o 5:57 pociąg ze stacji Görlitz, a o 6:00 sprzed dworca odjeżdża autobus do oddalonego o 8 km i liczącego 4 tys. mieszkańców miasteczka Rothenburg – ten układ powtarza się co godzinę w szczycie i co dwie godziny poza szczytem aż do wieczora. Autobusy i pociągi objęte są tą samą taryfą biletową. Kluczową kwestią przy zgrywaniu połączeń kolejowych i autobusowych w jeden system jest rozkład jazdy – zapewniający częste kursowanie pociągów w równych odstępach, ale przede wszystkim stabilność. Z tym w Polsce jest problem: w naszym kraju kolejowy rozkład jazdy zmienia się nie tylko w grudniu, ale również w marcu, czerwcu, wrześniu i listopadzie. – *Po to wprowadzamy zmienioną organizację, jeśli chodzi o rozkład jazdy, co dwa, trzy miesiące, żeby móc pogodzić program inwestycyjny, który jest realizowany na całej sieci* – tłumaczył na antenie radiowej Trójki Piotr Wyborski prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która odpowiada za konstrukcję rozkładu jazdy i co około dwa miesiące serwuje przewoźnikom, a przede wszystkim ich pasażerom jego zmiany. Chęć integracji połączeń autobusowych z koleją wymusza w tej sytuacji również nieustanne zmienianie autobusowych rozkładów jazdy.

Kolejowo-autobusowa niestabilność

Na dopasowywanie rozkładów jazdy stawiają Koleje Dolnośląskie i Łódzka Kolej Aglomeracyjna, które w swoich regionach uruchamiają po kilka linii autobusowych.

Autobusy Kolei Dolnośląskich kursują na trasach Stronie Śląskie – Łądek-Zdrój – Kłodzko, Góra – Rawicz i Syców – Oleśnica, dowożąc pasażerów do stacji kolejowych. Na przykład rozkład jazdy linii autobusowej z Sycowa do Oleśnicy od jej uruchomienia we

Kolej huśta autobusami

Integracja autobusów z pociągami nie wyjdzie, jeśli rozkłady jazdy na polskiej kolei nadal będą zmieniane co około dwa miesiące



• *Na obszarach aglomeracyjnych sposobem na dopasowanie kursów autobusów do zmieniającego się rozkładu jazdy pociągów jest duża częstotliwość kursowania. Przystanek Grodziskich Przewozów Autobusowych przed dworcem kolejowym w Grodzisku Mazowieckim.*

wrześniu 2023 r. zmienił się w listopadzie 2024 r. już po raz szósty. Celem jest to, aby po każdej korekcie kolejowego rozkładu jazdy nadal zapewniać w Oleśnicy trwające 5-10 min. skomunikowania z pociągami do i z Wrocławia. Gdy podstawowym celem są dogodne przesiadki między autobusami i pociągami, to niestabilność kolejowego rozkładu jazdy siłą rzeczy przenosi się na ofertę autobusową.

Problem występuje również w przypadku Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, pod banderą której jeżdżą autobusy dowożące pasażerów do linii kolejowych między innymi z Brzezin, Rawy Mazowieckiej czy Zelowa. Jedna z linii autobusowych ŁKA kursuje z Leżnicy Wielkiej przez Parzęczew do Ozorkowa – tu autobusy docierają nie tylko do przystanku kolejowego Ozorków Nowe Miasto, ale wjeżdżają także w głąb miasta, dzięki czemu mogą służyć między innymi uczniom szkół średnich. Problem w tym, że od września 2024 r. autobus przyjeżdżał w Ozorkowie na przystanek przy liceum i zespole szkół zawodowych o 8:22. Od listopada 2024 r. przyjeżdża o 7:37, ale nie ma pewności, czy dogodna dla uczniów pora przyjazdu autobusu utrzyma się po kolejnych zmianach rozkładu jazdy. Priorytetem jest przecież zapewnianie skomunikowań z pociągami, co jednak utrudnia stabilne zaspokajanie innych potrzeb transportowych przez połączenia autobusowe tworzone przez przewoźników kolejowych.

Nie wylać dziecka z kąpielą

Koleje Małopolskie również dopasowują do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów

rozkłady jazdy swoich linii autobusowych. Na sieć Małopolskich Linii Dowozowych składają się 44 linie autobusowe, z których większość dojeżdża do dworców kolejowych z miejscowości oddalonych od torów. Najważniejsze autobusowo-kolejowe węzły przesiadkowe Kolei Małopolskich to Tarnów, Wieliczka i Bochnia. Dla znacznej części pasażerów autobusów dowozowych miasta te stanowią docelowy punkt podróży. – *Sens żadnej linii nie polega wyłącznie na dowożeniu do pociągów. Łączenie różnych funkcji jest kluczem do sukcesu całej siatki Małopolskich Linii Dowozowych* – podkreśla Peter Jančovič, który do końca października 2024 r. odpowiadał za linie autobusowe Kolei Małopolskich. – *Wcale nie jest tak, że większość osób się przesiada na pociąg – takich pasażerów jest mniej więcej jedna trzecia. Dwie trzecie osób to po prostu dojeżdżający do pracy, szkoły, na zakupy czy do ośrodka zdrowia. W tej sytuacji bezwzględne dopasowywanie kursów wszystkich linii do wciąż zmieniającego się rozkładu jazdy pociągów byłoby wylaniem dziecka z kąpielą* – mówi Jančovič, dodając, że Koleje Małopolskie określiły założenia każdej z 44 linii autobusowych. – *Jeżeli podstawową funkcją danego kursu jest dowóz na 7:00 do pracy czy na 8:00 do szkoły, a funkcję dowozową do kolei pełni on przy okazji, to w sytuacji gdy kolejowy rozkład jazdy zmienia się na tyle, że przestaje być możliwe jednocześnie spełnienie tych funkcji, wtedy autobus musi zostać rozkomunikowany z pociągiem.*

Przed każdą zmianą kolejowego rozkładu jazdy zachodzi konieczność opracowania ►

► nowych autobusowych rozkładów jazdy, grafików kierowców, rozwieszenia nowych rozkładów na tabliczkach przystankowych oraz informowania pasażerów. – *W obliczu korekty rozkładu jest pełno pytań, jakie będą przesunięcia kursów, bo pasażerowie obawiają się, czy po zmianie godzin nadal będą mogli zaspokajać swoje potrzeby* – mówi Peter Jančovič. I podkreśla: – *Bardzo dużym problemem polskiego transportu publicznego jest to, że kolej nie jest prawdziwym jego kręgosłupem, ponieważ nie jeździ według systematycznego rozkładu jazdy. Już nie mówię o jego stabilności w horyzoncie kilkuletnim, ale chociażby o niezmienności w ciągu jednego roku. Udaje się to w innych krajach, które przecież też modernizują linie kolejowe.*

Częsty pociąg, częsty autobus

Tam, gdzie za połączenia autobusowe nie odpowiadają przewoźnicy kolejowi, jest mniejsza cierpliwość do dostosowywania kursów autobusów do wciąż zmienianego na kolei rozkładu jazdy. Nawet jeżeli osoby dojeżdżające do pociągów stanowią sporą grupę pasażerów.

Sieć związku powiatowo-gminnego Grodziskie Przewozy Autobusowe obejmuje powiaty grodziski, pruszkowski i warszawski zachodni, przecinając się z liniami kolejowymi Warszawa – Sochaczew, Warszawa – Skierniewice oraz z Warszawską Koleją Dojazdową. Na sieci GPA są aż 22 węzły przesiadkowe z koleją – najważniejsze znajdują się przy dworcach w Grodzisku Mazowieckim, Brwinowie, Pruszkowie i Błoniu oraz przy stacjach WKD Grodzisk Mazowiecki Radońska, Podkowa Leśna Główna i Otrębusy. Mimo to GPA są układają swoich rozkładów jazdy tak by uwzględnić w nich godziny przyjazdów i odjazdów pociągów. – *Nie staramy się dopasowywać do rozkładu jazdy pociągów, bo on po prostu za często się zmienia. Gdybyśmy chcieli to robić, musielibyśmy wciąż opracowywać kolejne wersje naszych rozkładów jazdy. To duże utrudnienie dla samego organizatora, a przede wszystkim dla pasażerów* – mówi Jerzy Kowalczyk ze związku Grodziskie Przewozy Autobusowe. – *Stabilność rozkładu jazdy i pewność połączenia o danej godzinie są dla pasażera bardzo ważne.*

Gdyby godziny kursowania autobusów dopasowywać do wprowadzanych co około dwa miesiące zmian kolejowego rozkładu jazdy, to byłyby one przesuwane akurat wtedy, gdy pasażerowie zaczynają na nich polegać.

Nie znaczy to jednak, że w Grodziskich Przewozach Autobusowych nie próbowano wprowadzać linii skoordynowanych z koleją. W lipcu 2023 r. na trasie Płochocin – Łązniew – Radzików – Błonie uruchomiono linię 14, której odjazdy spod przystanku kolejowego Płochocin zgrano z przyjazdami pociągów Kolei Mazowieckich z Warszawy. Choć związek GPA zapewniał, że godziny kursowania linii 14 będą systematycznie modyfikowane w celu dopasowania ich do kolejnych edycji rozkładu jazdy pociągów, to jednak szybko się z tego wycofano. – *Linią 14 więcej ludzi jeździ do Błonia do pracy czy*

do szkoły niż na przesiadkę do Płochocina. Dla większości pasażerów było więc denerwujące, że rozkład jazdy cały czas się zmieniał w celu utrzymania skomunikowań z pociągami – wyjaśnia Kowalczyk. I zapowiada: – *Od stycznia 2025 r. zmieniamy trasę linii 14 i będziemy dowozić bezpośrednio do węzła przesiadkowego w Warszawie: do często kursujących tramwajów przy Forcie Wola, a w przyszłości do ostatniej stacji metra M2 Karolin.*

W GPA wskazują, że najlepsze rozwiązanie – stosowane głównie na trasach prowadzących do Grodziska Mazowieckiego z okolicznych miejscowości jak Książenice czy Adamowizna – to częste kursowanie autobusów. – *Skoro ze stacji Grodzisk Mazowiecki pociągi do Warszawy odjeżdżają w szczycie mniej więcej co 15 min., to wyszliśmy z założenia, że gdy z głównych ciągów autobusy będą przyjeżdżały co 15-30 min., to nie będzie konieczne sztywne ich komunikowanie z pociągami. Między innymi z tego powodu postawiliśmy na małe autobusy kursujące z dużą częstotliwością* – mówi Kowalczyk. I dodaje: – *My jednak organizujemy przewozy na obszarze dosyć zurbanizowanym i stale się rozbudowującym – tutaj mieszka bardzo dużo ludzi i ruch jest duży. Zupełnie inaczej sytuacja wygląda w tych rejonach kraju, gdzie gęstość zaludnienia jest mniejsza, a pociągi jeżdżą rzadziej lub jest ich dosłownie kilka dziennie.*

Zdążyć ze zmianą

Autobusy dowozowe mogą odgrywać dużą rolę dla mieszkańców miast leżących w niewielkim oddaleniu od linii kolejowej. Takich jak liczące 15 tys. mieszkańców Krapkowie, z których do stacji w Gogolinie na linii Opole – Kędzierzyn-Koźle jest 5 km. Sprzed dworca kolejowego w Gogolinie do Krapkowie jeżdżą autobusy PKS Strzelce Opolskie – przewoźnik zapewnia 23 kursy dziennie: od 6:05 do 21:25. W obliczu kolejnych zmian rozkładu jazdy pociągów strzelecki PKS stara się dokonywać zmian w autobusowym rozkładzie jazdy – zwykle ograniczają się one do przesunięć o nie więcej niż 10 min. Większe huśtanie kursami odbywałoby się ze szkodą dla osób, które autobusami łączącymi Krapkowie i Gogolin jeżdżą do szkoły i pracy.

Odpowiedzialni za planowanie przewozów pracownicy przedsiębiorstw autobusowych zwracają uwagę, że w sytuacji gdy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nadchodzącą wersję rozkładu jazdy upublicznia na trzy tygodnie przed jej wprowadzeniem w życie, to pojawia się problem, aby zdążyć najpierw z opracowaniem nowego rozkładu jazdy autobusów i grafiku kierowców, a następnie z przejściem wymaganej przy modyfikacji godzin kursowania procedury zmiany wydanego przez samorząd zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych.

Dodatkowo w przypadku linii objętych dofinansowaniem z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych konieczne może być też uzyskanie przez samorząd akceptacji urzędu wojewódzkiego dla zmiany rozkładu jazdy. Z analizy stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe dotyczącej województwa

ORIGAL	KAM
Bratislava	Červený Kláštor
Ex 621 TATRA R Odchod byva načas 14:27 Bratislava hl.st. 18:30 Poprad-Tatry Qs 8329 Odchod byva načas 18:45 Poprad-Tatry 19:58 Stará Ľubovňa Presun asi 5 min Bus 703436.16 20:08 Stará Ľubovňa, AS 16 20:45 Červený Kláštor, centrum 2	

• *Słowacka wyszukiwarka Cestovné Poriadky, zawierająca wszystkie połączenia kolejowe i autobusowe. W Polsce takie narzędzie nie istnieje.*

dolnośląskiego wynika, że w tym regionie w okresie od stycznia do sierpnia 2024 r. zmianę rozkładów jazdy linii autobusowych uzasadniło potrzebą dopasowania do zmian w kursowaniu pociągów zaledwie dwóch z 53 dolnośląskich organizatorów otrzymujących dotacje z FRPA: gmina Kąty Wrocławskie oraz związek Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe.

Jakie autobusy?

Niestabilność rozkładu jazdy pociągów to tylko jeden z problemów utrudniających integrowanie sieci połączeń autobusowych i kolejowych w jeden system. Kolejna przeszkoda to zasady taryfowe, które są inne na kolei, a inne w komunikacji autobusowej, przez co nie jest możliwy zakup jednego biletu na trasę pokonywaną pociągiem i autobusem. Ponadto w Polsce – w przeciwieństwie do Czech, Słowacji czy Węgier – nie istnieje jedna internetowa wyszukiwarka zawierająca wszystkie połączenia kolejowe i autobusowe.

Nie bez znaczenia jest też brak możliwości przystępowania samorządów wojewódzkich, które odpowiadają za organizację połączeń kolejowych, do związków tworzonych przez powiaty i gminy w celu rozwijania przewozów autobusowych. Utrudnia to współdziałanie samorządów wszystkich szczebli na rzecz integracji różnych środków transportu.

Jeśli Ministerstwo Infrastruktury poważnie myśli o synergii kolejowo-autobusowej, musi zająć się powyższymi problemami. W przeciwnym razie słowa przedstawicieli resortu o tym, że autobusy są w stanie zaspokajać potrzeby transportowe nie gorzej niż kolej i tworzyć z nią jeden system, mogą być odbierane tylko jako pusty slogan, po który łatwo sięgnąć w przypadku rezygnacji z przedsięwzięć zakładających rewitalizację lub budowę linii kolejowych. Argument ten pojawił się, gdy resort infrastruktury ogłosił decyzję o wykreśleniu z programu Kolej Plus koncepcji budowy linii kolejowej Konin – Turek. – *W zamian chcemy uruchomić przewozy autobusowe* – powiedział portalowi Rynek Kolejowy wiceminister Piotr Malepszak. – *Autobusy miałyby dowozić podróżnych do stacji w Koninie.*

Pytanie tylko, jakie autobusy. Ze stabilnym rozkładem jazdy? Z taryfą biletową w pełni zintegrowaną z koleją? Widoczne w kolejowej wyszukiwarce połączeń?

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

W pobliżu dworów

Pobudowane w pobliżu dworów czworaki, zawierające mieszkania dla robotników rolnych, były przedmiotem wielu krytyk. Ich nędzę pokazała w „Nocach i dniach” Maria Dąbrowska. A Jan Kwapiński, przewodniczący Związku Robotników Rolnych RP, tak je wspominał: „Izby mieszkalne dla fernali urągały najprymitywniejszym potrzebom ludzkim. W jednej izbie o obszarze najwyżej trzy metry na trzy i pół, mieściło się wszystko. Nierzadko nawet małe prosięta. Podczas deszczu biedne żony robotników rolnych musiały robić przeprowadzki z jednego kąta w drugi, zaleźnie gdzie przeciekał dach”. Komunizm obiecywał koniec czworaków i przeprowadzkę ich mieszkańców do opróżnionych z ziemian dworów. Choć opróżnianie powiodło się, to przeprowadzka mniej. Czworaki w wielu miejscach, w tym na Mazowszu, istnieją nadal nieco ulepszone i zamieszkane są do dziś.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Sedina”

Warszawa Wschodnia
– Szczecin Główny

Sedina to kobieca personifikacja miasta Szczecin. Choć istnieje pogląd, że Sedina wywodzi się z mitologii germańskiej, to historycy już raczej nie mają wątpliwości, że po prostu została ona wymyślona w XIX wieku jako nowy symbol rozwijającego się Szczecina. Ogromny pomnik przedstawiający Sedinę został odsłonięty w 1898 roku przez cesarza Wilhelma II jako element Fontanny Manzla na rynku miejskim – dzisiejszym Placu Tobruckim, który znajduje się nieopodal szczecińskiego dworca głównego. Pomnik Sediny nie przetrwał II wojny światowej – prawdopodobnie został przetopiony na potrzeby niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Dziś w miejscu Sediny na fontannie znajduje się znacznie mniejsza od niej kotwica, ale Sedinę można zobaczyć w Policach – w tym podszczecińskim mieście, na Placu Bolesława Chrobrego, znajduje się fontanna z rzeźbą inspirowaną szczecińską Sediną, jest jednak znacznie mniejszych rozmiarów. Co jakiś czas pojawiają się koncepcje odbudowy statuy Sediny – jako że wciąż nie doczekały się one realizacji, szczecinianom jak na razie musi więc wystarczać pociąg „Sedina”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Rozwój organizacji to przede wszystkim dbałość o zasoby ludzkie, by nowo zatrudnione osoby odpowiadały kompetencjami na potrzeby spółki i mogły płynnie rozpocząć realizację obowiązków zawodowych.”

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

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Liczę na ciebie, że zbadasz rozkład jazdy. Powiesz mi, kiedy jest dobry pociąg do Marsylii, z trzecią klasą. Tak, tak, chcę jechać trzecią. I przygotuj mi szczegółowy wyciąg, z miejscami, gdzie mam się przesiadać; i bufety; aż do granicy; potem już dam sobie jakoś radę, i Bóg zaprowadzi mnie aż do Rzymu. Napiszesz tam do mnie na poste-restante. Ważność misji niebezpiecznie podnosiła temperaturę jego mózgu. Po odejściu Gastona wciąż chodził po pokoju, szepcząc z uczuciem podziwu i tklivej wdzięczności:

– Że mnie to zostało dane!

Nareszcie miał swoją rację bytu. Och, przez litość, pani Fleurissoire, nie zatrzymuj go, pani! Tak mało jest na ziemi istot, które umiały znaleźć swój cel. Wszystko, co uzyskała Arnika, to, aby został jeszcze tę noc. Zwłaszcza iż Gaston zaznaczył na rozkładzie, który przyniósł wieczorem, że pociąg o ósmej rano jest najpraktyczniejszy. Nazajutrz lało jak z cebra. Amedeus nie pozwolił Arnice ani Gastonowi odprowadzić się na dworzec”

André Gide*, „Lochy Watykanu”
(tłumaczenie Tadeusz Boy-Żeleński)

*francuski prozaik, żył w latach 1869-1951,
laureat literackiej Nagrody Nobla w 1947 roku

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

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

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model (ul. Wilcza 25), KOLEO (ul. Francuska 11A).

Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą: Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.