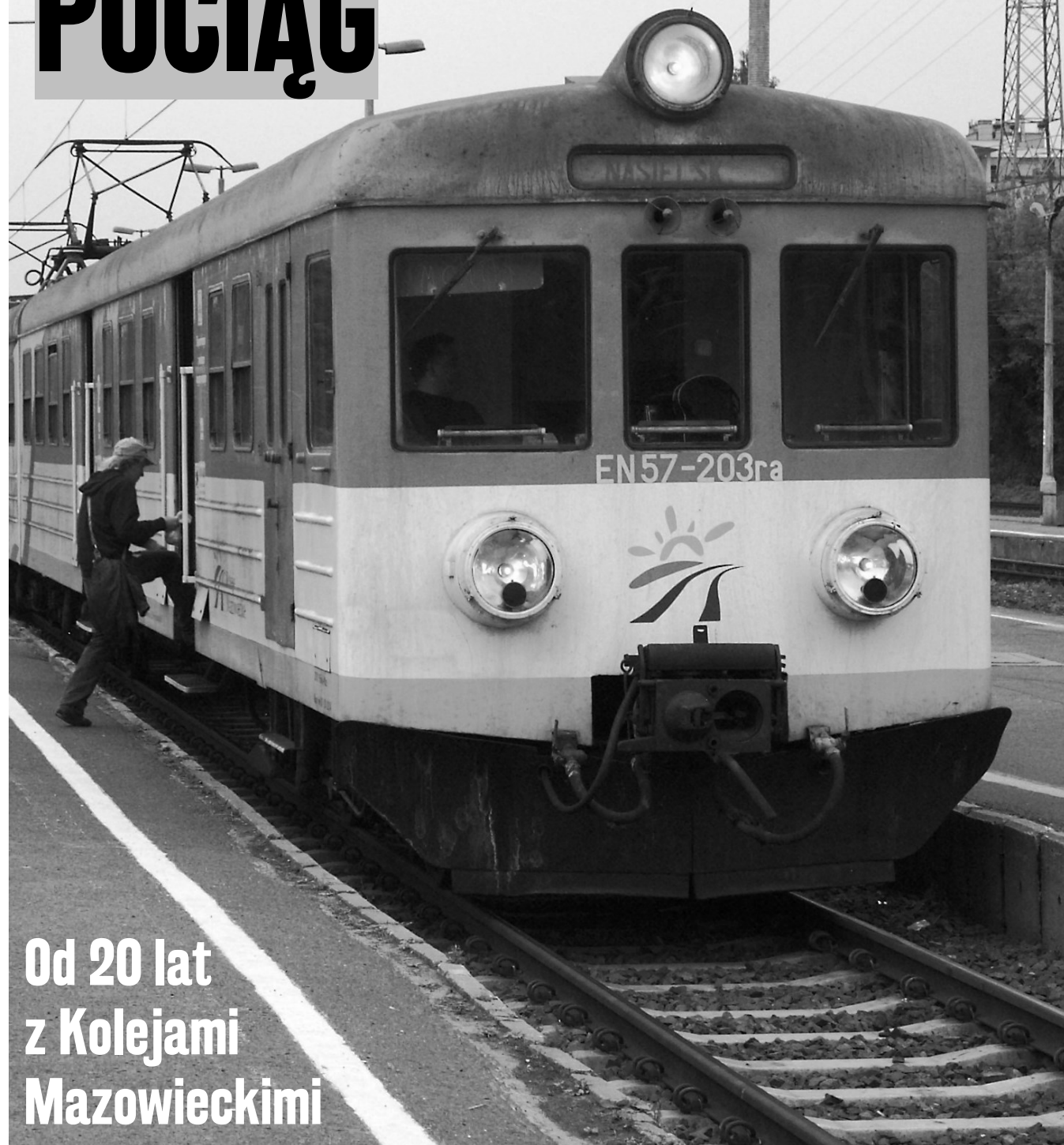


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

SAMORZĄDOWY POCIĄG



Od 20 lat
z Kolejami
Mazowieckimi

TARYFY

Koniec naprawę wspólnego biletu

Od 15 grudnia 2024 r. nie można już podróżować po aglomeracji warszawskiej pociągami Kolei Mazowieckich z biletami 20-, 75- i 90-minutowymi Warszawskiego Transportu Publicznego. Rozwiązanie funkcjonowało od 2021 r. i miało na celu ułatwienie życia pasażerom w czasie przebudowy stacji Warszawa Zachodnia. Dzięki temu na trasach obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejską nie trzeba było zastanawiać się, którego przewoźnika pociąg przyjedzie jako pierwszy. W związku z zakończeniem przebudowy Warszawy Zachodniej powrócono jednak do zasady, że w pociągach Kolei Mazowieckich honorowane są tylko dobowe, trzydniowe oraz 30- i 90-dniowe bilety Warszawskiego Transportu Publicznego.

Funkcjonujące przez trzy lata honorowanie pełnej gamy warszawskich biletów ułatwiała łączone przejazdy transportem miejskim i kolejną: na przykład pasażer z wawerskiego osiedla Aleksandrów wsiadając do autobusu kasował bilet 75-minutowy i mógł z nim kontynuować podróż do centrum ze stacji Warszawa Falenica najbliższym pociągiem – zarówno Szybkiej Kolei Miejskiej, jak i Kolei Mazowieckich. Teraz chcąc wsiąść w pociąg tego drugiego przewoźnika, musi kupić bilet kolejowy.

Pełne honorowanie biletów pozwalało również na tańsze podróże koleją po aglomeracji warszawskiej. Na przykład na trasie Warszawa Ursus – Warszawa Śródmieście za bilet jednorazowy Kolei Mazowieckich trzeba zapłacić 7,50 zł, zaś przejazd Kolejami Mazowieckimi z warszawskim biletom 20-minutowym kosztował 3,40 zł.

Pasażerowie mogli mieć nadzieję, że pełne honorowanie zostanie utrzymane po przebudowie stacji Warszawa Zachodnia. Wszak gdy prawie ćwierć wieku temu wprowadzono wspólny bilet na kolej i transport miejski, również miało być to rozwiązanie tylko tymczasowe. Przypomnijmy: w 2002 r. zamknięto walący się wiadukt Alej Jeruzolimskich, będących główną arterią drogową między południowo-zachodnią częścią aglomeracji warszawskiej a centrum stolicy. Aby zniwelować związane z tym problemy komunikacyjne, wprowadzono honorowanie biletów okresowych Zarządu Transportu Miejskiego w pociągach na trasie Piastów – Warszawa Wschodnia. Wkrótce potem rozwiązanie zostało rozszerzone na całą aglomerację.

Obecnie możliwość podróży Kolejami Mazowieckimi na podstawie wszystkich rodzajów biletów Warszawskiego Transportu Publicznego – nie tylko dobowych, trzydniowych i długookresowych, ale też 20-, 75- i 90-minutowych – istnieje już tylko w pociągach lotniskowych linii RL na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia – Warszawa Pludry.

W innych stolicach europejskich – w Berlinie, Pradze, Wiedniu czy Bratysławie – w pociągach honorowane są wszystkie rodzaje biletów transportu miejskiego. ●

POŁĄCZENIA

Pociągami pod samą szkołę

Od grudnia 2024 r. zwiększono liczbę połączeń regionalnych na trasie Lublin – Lubartów – Parczew – Łuków. Dotychczas w tej relacji kursowało zaledwie jedno połączenie Polregio na dobę, zaś pozostałe pociągi jeździły tylko między Lublinem a Parczewem. Teraz większość połączeń kursuje na trasie Lublin – Łuków. Dodatkowo pociągi poranny i popołudniowy kursują w dłuższej relacji Lublin – Łuków – Łuków Łapiguz (Łuków Łapiguz to pierwsza stacja na linii w kierunku Dębina). Rozkład jazdy umożliwi przyjazd na stację Łuków Łapiguz o 7:43 i odjazd z niej o 15:22. Wpisuje się to w plan lekcji zlokalizowanego tu przy tej stacji zespołu szkół średnich, w którym zajęcia większości klas trwają od 8:00 do 14:45.

Także pod kątem dojazdów szkolnych trasa części pociągów Kolei Wielkopolskich relacji Poznań – Wolsztyn od września 2024 r. została wydłużona do Powodowa, miejscowości leżącej 4 km za Wolsztynem na linii do Sulechowa, którą pociągi pasażerskie przestały kursować w 1993 r. Aby pociągi mogły znów dojeżdżać do Powodowa, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wymieniła szyny i podkłady oraz wykonała renowację peronu – koszt prac umożliwiających rewitalizację linii wyniósł 1,1 mln zł. Skierowanie pociągów do Powodowa ułatwiło dojazdy uczniów do tamtejszego zespołu szkół rolniczych i technicznych. ●

RUCH

Stacja na trzy godziny dziennie

Trzy przyjazdy i cztery odjazdy dziennie – tak wygląda ruch pociągów na stacji Warszawa Główna. Na tej odbudowanej w 2021 r. stacji obecnie pojawiają się pojedyncze połączenia Kolei Mazowieckich z i do Grodziska Mazowieckiego oraz Polregio z i do Łodzi. W dni robocze pierwszy pociąg przyjeżdża na Warszawę Główną o 14:30, a ostatni odjeżdża o 17:42. W weekendy nie pojawia się tu żaden pociąg. – *Wytrasowanie pociągów do i ze stacji Warszawa Główna wynika z braku przepustowości w konkretnym czasie na linii średnicowej* – mówi Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich.

Już w 2018 r., gdy PKP Polskie Linie Kolejowe ogłaszały przetarg na odbudowę Warszawy Główniej, przewoźnicy wskazywali, że jeżeli nie będzie problemów z wjazdem na linię średnicową, to nie zamierzają trasować pociągów na tę stację czołową zlokalizowaną na rogatkach centrum stolicy. Decyzja o odbudowie niewykorzystywanej od 1996 r. stacji była związana z planami przebudowy stacji Warszawa Zachodnia i modernizacji linii średnicowej. Odbudowa stacji Warszawa Główna miała trwać półtora roku, ale ostatecznie zajęła trzy lata i kosztowała 87 mln zł. Celem było zapewnienie zastępczej stacji na czas utrudnień w ruchu. W szczytowych okresach – gdy prace na stacji Warszawa Zachodnia koncentrowały się na głowicy wyjazdowej na linię średnicową – liczba pociągów kursujących do i z Warszawy Główniej sięgała kilkudziesięciu dziennie.

Spadek wykorzystania Warszawy Główniej wynika z tego, że końca dobiegła przebudowa stacji Warszawa Zachodnia. Pierwotnie zakładano, że od razu po zrealizowaniu tego przedsięwzięcia zacznie się modernizacja linii średnicowej. Plany te zostały jednak przesunięte aż na kolejną dekadę: „Prace dotyczące modernizacji linii średnicowej planowane są po 2030 r. z uwagi na konieczność przeanalizowania możliwości ujęcia dodatkowych zakresów” – poinformowało w październiku 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury w odpowiedzi na interpelację poselską Jarosława Krajewskiego i Anity Czerwińskiej.

W 2025 r. spółka PKP PLK planuje ogłosić przetarg na przebudowę stacji Warszawa Wschodnia. Prace mają się rozpocząć w 2026 r. i wywołać duże utrudnienia w ruchu na terenie węzła warszawskiego: część pociągów z kierunku zachodniego nie tylko nie dotrze do Warszawy Wschodniej, ale nie wjedzie też na linię średnicową. Wówczas znaczenie opustoszałej obecnie stacji Warszawa Główna znów więc wzrośnie. ●

ZAGRANICA

Przesiadka na ETCS

W Czechach z początkiem 2025 r. na 620 km linii kolejowych wprowadzany jest ruch tylko pod nadzorem systemu ETCS. Na trzech magistralach przestają działać klasyczne systemy sterowania ruchem, co oznacza, że tymi liniami mogą jeździć wyłącznie pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS.

Nieprzygotowany na to okazał się prywatny przewoźnik Arriva, który od grudnia 2024 r. przejął od spółki České Dráhy obsługę trasy Myjava – Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou – Rohatec – Hodonín. Trasa ta między stacjami Rohatec i Hodonín biegnie magistralą, na której od stycznia 2025 r. wymagane jest kursowanie pociągów z ETCS. Niewyposażone w te urządzenia pociągi firmy Arriva dojeżdżają tylko do stacji Rohatec, na której osoby chcące dotrzeć do Hodonína muszą przesiadać się do innych pociągów (w związku z tym część pociągów pospiesznych dostała postoje na stacji Rohatec). Arriva zapowiada, że wyposaży składy w urządzenia ETCS do końca 2025 r. ●



• Pociąg InterCityExpress do Paryża przed odjazdem ze stacji Berlin Hauptbahnhof.

ZAGRANICA

Europejskie skomunikowania

W grudniu 2024 r. rozpoczął kursowanie pociąg InterCityExpress łączący Berlin z Paryżem. Pociąg odjeżdża z dworca Berlin Hauptbahnhof o 11:54, aby na dworzec Paris Est dotrzeć na 19:59. Podczas ośmiogodzinnego przejazdu pociąg zatrzymuje się po drodze tylko w trzech miastach: Frankfurt nad Menem, Karlsruhe i Strasburgu. W kierunku Berlina pociąg startuje z Paryża o 9:55 – do stolicy Niemiec dociera na 18:03.

Do ruszającego z Berlina o 11:54 pociągu do Paryża można przesiąść się przyjeżdżając z Polski: na 10:06 do Berlina dociera pociąg z Warszawy i Poznania, a na 11:06 pociąg z Krakowa, Katowic, Opola, Wrocławia i Zielonej Góry.

W drugą stronę przesiadka nie została zapewniona. InterCityExpress z Paryża przyjeżdża o 18:03 do Berlina, skąd pociąg do Krakowa odjeżdża o 16:52, a pociąg do Warszawy o 17:52 (czyli zaledwie 11 min. przed przyjazdem składu z Paryża).

Uruchomione zostało również bezpośrednie połączenie południowych Niemiec z Holandią: od grudnia 2024 r. zapewnia je pociąg InterCityExpress relacji Monachium – Stuttgart – Kolonia – Amsterdam. Podróż do Amsterdamu z Monachium trwa 7 godz. 1 min., a ze Stuttgartu 4 godz. 51 min.

W krajach bałtyckich wydarzeniem jest stworzenie z początkiem 2025 r. przez koleje litewskie, łotewskie i estońskie połączenia Wilno – Ryga – Tallinn. Nie jest to jednak jedno połączenie bezpośrednie, lecz trzy pociągi skomunikowane ze sobą. Litewski przewoźnik LTG Link obsługuje pociąg relacji Wilno – Ryga. Łotewska spółka ViVi zapewnia pociąg z Rygi do stacji Valga, pierwszej stacji w Estonii (estońska Valga i łotewska Valka tworzą dwumasto, przez które przebiega granica państw). Na odcinku Valga – Tallinn kursuje pociąg estońskiej spółki Elron, którego trasa biegnie przez Tartu, będące drugim co do wielkości miastem Estonii oraz siedzibą uniwersytetu, który według rankingów jest najlepszą uczelnią w państwach bałtyckich.

Cała podróż na 789-kilometrowej trasie z Wilna do Tallina trwa ponad dziesięć godzin: z Wilna wyrusza się o 7:05, by do Tallinna dotrzeć na 17:34. Przesiadka w Rydze zajmuje 12 min., a przesiadka na stacji Valga 19 min. Na podróż przez trzy kraje nie da się jednak kupić jednego biletu. Bilety na poszczególne odcinki sprzedawane są oddzielnie przez obsługujących je przewoźników. Całe przedsięwzięcie – przedstawiane jako preludium magistrali Rail Baltica – sprowadziło się więc tylko do zgrania godzin kursowania pociągów. •

RUCH

PKP Intercity zjeżdża z sieci PKP PLK

Kursujący w relacji Zielona Góra – Żary – Żagań – Legnica – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemysł pociąg InterCity „Mehoffer” krótki fragment swojej 718-kilometrowej trasy pokonuje poza siecią spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Między stacjami Rokitki i Chojnów „Mehoffer” jedzie liczącym 5 km odcinkiem zarządzanym przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei. To instytucja samorządu Dolnego Śląska, która odpowiada zarówno za drogi wojewódzkie, jak i za przejęte od PKP linie kolejowe. Nieczynne odcinki są na Dolnym Śląsku przejmowane przez samorząd w celu ich rewitalizacji.

Odcinek Chojnów – Rokitki został odbudowany przez DSDiK w 2022 r. w ramach rewitalizacji linii z Chojnowa do Chocianowa. Przywróconym do życia odcinkiem jeździły dotychczas tylko szynobusy Kolei Dolnośląskich. Pociąg PKP Intercity zaczął z niego korzystać w grudniu 2024 r. – wcześniej od stacji Rokitki kierował się on wprost do Legnicy, a teraz jedzie dłuższą o niespełna 3 km trasą przez Chojnów. Dzięki temu, że pociąg InterCity „Mehoffer” nieco nadkłada drogi odcinkiem DSDiK, liczące 12 tys. mieszkańców miasto Chojnów uzyskało drugie połączenie dalekobieżne obok pociągu InterCity „Łużyce” relacji Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Warszawa.

Kursowanie pociągu PKP Intercity odcinkiem Rokitki – Chojnów to jedyny przypadek korzystania z linii w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei przez innego przewoźnika niż Koleje Dolnośląskie. Jest to też jedno z dwóch miejsc w Polsce, gdzie połączenia PKP Intercity trasowane są poza siecią PKP PLK. Drugie takie miejsce znajduje się między stacjami Rumia i Gdynia Chylonia – część pociągów dalekobieżnych pokonuje ten odcinek torami aglomeracyjnymi, których zarządcą jest spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. •

PRZEWOZY TOWAROWE

Z Dalekiego-Tartaku pociągi wyruszą w świat

Jeszcze w styczniu 2025 r. z miejscowości Dalekie-Tartak na linii Ostrołęka – Tłuszcz ma wyruszyć pierwszy pociąg załadowany drewnem z miejscowego tartaku. Aby było to możliwe, na dawnej stacji Dalekie (od 2009 r. funkcjonującej tylko jako przystanek osobowy) odbudowano dwa tory boczne. – W listopadzie 2024 r. zakończyliśmy remont torów wraz z rozjazdami – mówi Anna



• Na dawnej stacji Dalekie odbudowano dwa tory boczne, powstał również plac ładunkowy.

Znajewska-Pawluk ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Prace zostały wykonane po tym jak przedsiębiorstwo Tartak Import-Export Jerzy Abramczyk – posiadające dwa zakłady na terenie powiatu wyszkowskiego: siedzibę w Wólce-Folwarku i oddział w Dalekiem-Tartaku – zapowiedziało, że zamierza wysyłać drewno koleją. – Nasz zakład stawia na transport kolejowy, który jest bardziej ekologiczny. Pociąg może przewieźć tyle ładunku, ile 50 ciężarówek – mówi właściciel tartaku Jerzy Abramczyk i dodaje, że duży odbiorcy – jak kombinaty celulozowo-papiernicze czy elektrownie, które spalają produkty uboczne przetwórstwa drewna (tzw. biomasę wtórną) – preferują przyjmowanie surowców transportem kolejowym. Przewidywane kierunki pociągów towarowych wyruszających z Dalekiego-Tartaku to między innymi elektrownie w Warszawie i Połańcu, zakłady celulozowo-papiernicze w Świeciu, a także eksport do Czech.

Dalekie pełni teraz funkcję przystanku osobowego z bocznicą szlakową. Oznacza to, że w przerwie między przejazdami innych pociągów skład towarowy będzie wysyłany ze stacji Wyszków do Dalekiego w celu wstawienia na boczny tor, przy którym powstał plac ładunkowy. Skład będzie pozostawał na torze bocznym przez cały czas czynności załadunkowych – gdy dobiegną one końca, skład będzie wracał do Wyszkowa, by stamtąd wyruszyć w dalszą trasę.

Prace wykonane w Dalekiem nie objęły przywrócenia funkcjonowania stacji. Nadal więc nie będzie tu możliwe mijanie się pociągów kursujących jednotorową linią Tłuszcz – Wyszków – Ostrołęka. Po zdegradowaniu przed kilkunastoma laty stacji Dalekie powstał mający aż 20 km długości szlak między Wyszkowem a Przetyczą. Jest to najdłuższy odcinek bez możliwości mijania się pociągów na całej 74-kilometrowej linii z Tłuszcza do Ostrołęki. •

Spółka PKP Intercity chwali się, że od grudnia 2024 r. zwiększyła liczbę połączeń, ale jest problem z wieczornymi pociągami – brakuje ich nawet na niektórych głównych liniach łączących największe miasta.

Szczecin nadal daleko

Ostatni pociąg do Szczecina odjeżdża z Poznania o 20:31 – jest to ExpressInterCity „Chrobry” z Warszawy, który między Poznaniem a Szczecinem zatrzymuje się tylko na stacjach Krzyż i Stargard, a przy tym jest objęty drogą taryfą. Poprzednie połączenie, tańsze i obsługujące wszystkie miasta powiatowe (Szamotuły, Wronki, Choszczno, Stargard), to pociąg InterCity „Osterwa” relacji Zakopane – Kraków – Katowice – Ostrów Wielkopolski – Poznań – Szczecin. Z Poznania odjeżdża on o 19:36 i do Szczecina przyjeżdża na 21:56. Ta dość wczesna pora, o której „Osterwa” dociera do Szczecina, ogranicza możliwości późniejszej podróży na Pomorze Zachodnie z głębi kraju.

Rozwiązaniem byłoby wydłużenie do Szczecina relacji pociągu InterCity „Ślązak”, który obecnie kursuje na trasie Przemysł – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań. Kończy on bieg w Poznaniu o 21:26. Gdyby wydłużyć jego relację, docierałby do Szczecina około 23:30. Umożliwiłoby to nie tylko późniejszy powrót z Poznania, ale także dotarcie przed północą do stolicy Pomorza Zachodniego przy wyjeździe z Krakowa o 16:31, z Katowic o 17:40 czy z Wrocławia o 19:53. Analogicznie pociąg „Ślązak” w kierunku Przemysła – który dziś rozpoczyna bieg w Poznaniu o 6:38 – mógłby wyruszać już ze Szczecina około 4:30, pozwalając na wcześniejszy wyjazd z zachodniopomorskiej stolicy i dotarcie do Wrocławia na 8:10, do Katowic na 10:25 czy Krakowa na 11:36. Rozszerzenie oferty o wczesnoporanne połączenie ze Szczecina i powrotne późnym wieczorem poprawiłoby dostępność stolicy Pomorza Zachodniego, znacząco zwiększając możliwości jednodniowych podróży do innych miast i regionów.

Środkowopomorskie wyjazdy i powroty

Z ograniczoną dostępnością transportową boryka się Pomorze Środkowe – zwracają na to uwagę kolejne analizy i rządowe strategie. Przyczyną problemu są nie tylko odległości i układ linii kolejowych, ale po prostu także rozkład jazdy. Pierwsze poranne połączenie z Pomorza Środkowego na południe – pociąg InterCity „Szkuner” przez Poznań, Wrocław, Kraków do Przemysła – odjeżdża ze Słupska o 6:09, z Koszalina o 7:09, z Białogardu o 7:32, ze Szczecinka o 8:21, a z Piły o 9:13. W drodze powrotnej „Szkuner” dociera do Piły na 18:47, do Szczecinka na 19:41, do Białogardu na 20:32, do Koszalina na 20:56 i do Słupska na 22:11.

Aby rozszerzyć dobową dostępność oferty PKP Intercity dla Pomorza Środkowego, wystarczyłoby wydłużyć trasę pociągu InterCity „Fałat” relacji Przemysł – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań. Kończy on bieg na stacji Poznań Główny o 19:23. Gdyby jechał dalej, umożliwiłby dotarcie do Piły około 20:50, do Szczecinka około 21:40, do Białogardu około 22:30, do Koszalina

Tych połączeń brakuje

Najpoważniejsze luki w rozkładzie jazdy PKP Intercity – wskazujemy pociągi, którym należy wydłużyć relacje



• *Spośród największych metropolii tylko Poznań nie dysponuje pociągiem wyruszającym z Warszawy po 20:00 i docierającym na miejsce około północy.*

około 22:50 i do Słupska około 23:50. Gdyby pociąg „Fałat” – obecnie zaczynający bieg w Poznaniu o 8:38 – ruszał w stronę Przemysła już z Pomorza Środkowego, odjeżdżałby ze Słupska około 4:15, z Koszalina około 5:15, z Białogardu około 5:35, ze Szczecinka około 6:25 i z Piły około 7:15. Uzyskana w ten sposób możliwość wcześniejszego wyjazdu z tych miast i późniejszego do nich powrotu poprawiłaby dostępność między Pomorzem Środkowym a innymi częściami Polski.

Za wcześnie na Podkarpacie

Od grudnia 2024 r. pogorszyły się możliwości wieczorna obsługa Podkarpacia. Obecnie ostatnim jadącym w tym kierunku pociągiem od strony Krakowa jest InterCity „Wawel” Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemysł. Z Krakowa odjeżdża on o 20:20, docierając do Dębicy na 21:17, do Rzeszowa na 21:39 i do Przemysła na 22:45. „Wawel” staje tylko w większych miastach, pomijając Brzesko, Ropczyce, Sędziszów Małopolski i Radymno. Ostatnie połączenie dla osób chcących dotrzeć do tych miast to InterCity „Zefir” relacji Ustka – Przemysł, odjeżdżający z Krakowa już o 19:32.

W rozkładzie jazdy, który obowiązywał do grudnia 2024 r., ostatnim pociągiem na Podkarpacie był InterCity „Grotger” relacji Wrocław – Katowice – Kraków – Przemysł. Z Krakowa odjeżdżał on o 21:15, dając możliwość dojazdu do Dębicy na 22:18, do Rzeszowa na 22:47, do Przemysła na 23:57, mając przy tym postoje także w mniejszych miastach leżących po drodze.

Aby znów zapewnić późniejszy dojazd na Podkarpacie z głębi kraju, wskazane byłoby wydłużenie do Przemysła trasy pociągu InterCity „Malczewski”, obecnie kursującego

w relacji Kołobrzeg – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków. W Krakowie kończy on bieg o 21:42, a więc po wydłużeniu trasy mógłby dotrzeć do Dębicy około 22:40, do Rzeszowa około 23:10, a do Przemysła około 0:10. W kierunku Kołobrzegu „Malczewski” – obecnie startujący z Krakowa o 6:38 – w wydłużonej relacji umożliwiłby wyruszenie z Przemysła około 4:00, z Rzeszowa około 5:00, a z Dębicy około 5:30, a więc o godzinę wcześniej niż pierwszym porannym pociągiem InterCity „Wawel”.

Wieczorne połączenie ma znaczenie

Z Warszawy ostatnie wieczorne pociągi do największych aglomeracji ruszają po 20:00. O 20:22 odjeżdża pociąg do Katowic, o 20:30 do Trójmiasta, o 20:48 do Wrocławia, o 21:00 do Torunia i Bydgoszczy, o 22:04 do Krakowa, a o 23:14 do Łodzi. Wszystkie te pociągi docierają do stacji docelowych około północy. Spośród największych metropolii tylko Poznań nie ma takiego połączenia. Ostatni wieczorny pociąg to InterCity „Warta” – odjeżdża on z Warszawy o 19:35, by dotrzeć do Poznania na 22:13.

Z późnowieczornym połączeniem problem jest też na trasie do Lublina, dokąd ostatni pociąg z Warszawy wyrusza już o 19:40 i na miejscu jest o 21:30 (tylko w piątki i niedziele kursuje pociąg odjeżdżający z Warszawy o 20:40, który do Lublina dociera o 22:28). Dla porównania ostatni pociąg do Terespoła odjeżdża z Warszawy o 21:20, a do Białegostoku o 21:25. Takie pociągi mają znaczenie nie tylko przy potrzebie późnego powrotu z Warszawy, ale również zwiększają liczbę dostępnych skomunikowań w stolicy przy podróżach z innych regionów.

KAROL TRAMMER

Wykreślanie postojów pociągów spółki PKP Intercity w mniejszych miastach trwało przez ostatnie tygodnie przed ogłoszeniem rozkładu jazdy, który wszedł w życie z dniem 15 grudnia 2024 r.

Nie tylko Włoszczowa

Przewoźnik zrezygnował między innymi z zatrzymywania pociągów Pendolino na stacji Włoszczowa Północ. Postoje te widniały jeszcze w przyjętym 18 września 2024 r. dokumencie „Zarządzone roczny rozkład jazdy”, stanowiącym zwięźczenie prac nad ofertą przewozową PKP Intercity wchodzącą w życie w połowie grudnia 2024 r.

Już pod koniec listopada 2024 r. na stacji Włoszczowa Północ pojawił się kandydat Prawa i Sprawiedliwości na prezydenta: – *Ograniczenie możliwości komunikacji i wykluczenie komunikacyjne lokalnej, powiatowej Polski jest dzisiaj dużym zagrożeniem* – mówił na włoszczowskim peronie Karol Nawrocki, a media prześcigały się na tytuły: „Z Włoszczowy znika Pendolino”, „Pendolino żegna Włoszczowę”, „Pendolino opuszcza Włoszczowę”.

Nie od dziś Włoszczowa budzi duże emocje wśród polityków i dziennikarzy, ale połączeń Pendolino od połowy grudnia 2024 r. pozbawione zostały również Jelenia Góra, Wałbrzych, Brzeg, Ciechanów i Działdowo. To jednak nie wszystko – jest szereg miejscowości, które straciły wszystkie połączenia dalekobieżne.

(Nie) wszystkie powiaty

Pociągi PKP Intercity przestały stawać w Środzie Śląskiej, mieście powiatowym liczącym 10 tys. mieszkańców. Choć stacja znajduje się na północnym skraju miasta, to połączenie z oddalonym o 3,5 km centrum, jak również okolicznymi wsiami zapewniają autobusy Średzkiej Komunikacji Publicznej.

Po likwidacji postojów w Środzie Śląskiej pociągi PKP Intercity pokonują bez zatrzymania aż 65-kilometrowy odcinek z Wrocławia do Legnicy, a powiat średzki przestał być obsługiwany połączeniami dalekobieżnymi. Tymczasem odpowiadające za organizację i finansowanie tych połączeń Ministerstwo Infrastruktury w planie transportowym wskazuje, że przy planowaniu oferty należy brać pod uwagę „minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów”, konkretnie przy tym wymieniając Środę Śląską wśród stacji, na których należy wyznaczać postoje pociągów kategorii InterCity i TLK.

Na początku grudnia 2024 r. w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z samorządami na temat planów rozwoju sieci kolejowej. – *Prezentujemy nowe podejście do rozwoju kolei. Przede wszystkim zmieniamy punkt ciężkości z Warszawy i lotniska CPK na układ policentryczny. Chcemy, by kolej skomunikowała wszystkie powiaty połączeniami dalekobieżnymi* – oznajmił odpowiedzialny za kolej wiceminister Piotr Malepszak. Jak jednak okazuje się na przykładzie powiatu średzkiego, zasada ta nie jest dochowywana na istniejącej sieci połączeń – mimo obowiązujących zapisów w

Znikające miasta

PKP Intercity wycofało postoje z szeregu miast. Często wbrew zapisom planu transportowego



planie transportowym, który został przyjęty jako rozporządzenie ministra infrastruktury.

Kosztom mniejszych ośrodków

Plan transportowy wskazuje też między innymi, że codziennymi postojami powinny dysponować Ziębice, liczące 8 tys. mieszkańców miasto na linii Wrocław – Kłodzko. Tymczasem od grudnia 2024 r. w Ziębicach staje tylko kursujący w soboty i niedziele pociąg InterCity „Śnieżka” relacji Warszawa – Wrocław – Kudowa-Zdrój. Ziębice ucierpiały na tym, że w ruchu dalekobieżnym obsługę odcinka między Wrocławiem a Kłodzkiem przejęły nowe pociągi „Baltic Express” relacji Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław – Praga, które pomijają część miast dotychczas obsługiwanych przez spółkę PKP Intercity. W związku z tym połączenia dalekobieżne straciło także 2,5-tysięczne Bardo.

Na linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra pociągi dalekobieżne przestały stawać w Janowicach Wielkich. To już kolejna miejscowość między Wałbrzychem a Jelenią Górą, która traci pociągi PKP Intercity. W grudniu 2020 r. przewoźnik zrezygnował z postojów w Marciszowie, a w grudniu 2017 r. w Boguszowie-Gorcach – mieście liczącym 14 tys. mieszkańców.

Jak widać, likwidowanie postojów miało też miejsce za rządów PiS, mimo że wówczas PKP Intercity przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy chwaliło się rosnącą liczbą obsługiwanych stacji: „Jeszcze w rozkładzie jazdy 2014/2015 pociągi PKP Intercity zatrzymywały się w blisko 300 miastach i miejscowościach. W każdym kolejnym rozkładzie ta liczba systematycznie rosła dochodząc do ponad 400 obsługiwanych miast i miejscowości. W rocznym rozkładzie

jazdy na sezon 2020/2021 pociągi PKP Intercity będą zatrzymywać się już w około 420 ośrodkach” – informował przewoźnik pod koniec 2020 r.

Od 2017 r. pociągi PKP Intercity nie stają w Skawinie i Jordanowie na linii Kraków – Zakopane. Od grudnia 2024 r. pomijają kolejne miasto: Maków Podhalański. – *Zostaliśmy tym zaskoczeni. Decyzja zapadła nie tylko bez konsultacji, ale nawet bez wcześniejszej informacji* – mówi Michał Surmiak, burmistrz 16-tysięcznej gminy miejsko-wiejskiej Maków Podhalański. – *Mieszkańcy stracili możliwość dojazdu do Krakowa w około godzinę, a więc w czasie konkurencyjnym dla samochodu, dzięki czemu połączenia PKP Intercity cieszyły się rosnącą popularnością. To nie tylko problem Makowa, ale również ościennych gmin jak Zawoja i ich mieszkańców zostawiających samochody na dużym parkingu przy makowskim dworcu, by wsiąść do pociągu. Przystawiamy naszą gminę na turystykę i dostęp do połączeń dalekobieżnych jest istotnym elementem tej strategii.*

Michał Surmiak dodaje, że PKP Intercity to spółka, która ma realizować misję. – *Nie można wszystkiego przeliczać na minuty kosztem mniejszych ośrodków. Są przecież ekspresy z niewielką liczbą postojów, a pociągi niższych kategorii powinny także zaspokajać potrzeby małych i średnich miast.*

Metropolia bez postojów

Cięcie postojów wcale nie ominęło dużych aglomeracji – pociągi PKP Intercity przestały zatrzymywać się na stacji Chorzów Batory. Oznacza to, że na kolejowym kręgosłupie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pociągi dalekobieżne pokonują 19-kilometrowy odcinek od Katowic do Zabrze, jadąc bez postojów nie tylko przez Chorzów, ale też przez Świętochłowice i Rudę Śląską. Te trzy miasta liczą w sumie ponad ćwierć miliona mieszkańców. Na północnym zachodzie metropolii pociągi PKP Intercity przestały stawać w 17-tysięcznych Pyskowicach. Zatrzymanie w Pyskowicach i Chorzowie Batorym zostały wykreślone, choć w planie transportowym resortu infrastruktury stacje te uwzględnione są w spisie postojów pociągów InterCity i TLK.

Plan transportowy wymaga, aby na Magistrali Nadodrzańskiej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin składy dalekobieżne zatrzymywały się w Bytomiu Odrzańskim. Mimo to od 15 grudnia 2024 r. pociągi PKP Intercity już nie stają w tym liczącym 4 tys. mieszkańców lubuskim mieście.

Z mapy połączeń PKP Intercity zniknęły też Trawniki na Lubelszczyźnie, Zbąszyn w Wielkopolsce oraz Gorzkowice w Łódzkiem. Gorzkowice – zlokalizowane w połowie 45-kilometrowego odcinka między Radomskiem a Piotrkowem Trybunalskim – są siedzibą liczącej 8 tys. mieszkańców gminy wiejskiej w powiecie piotrkowskim. Gorzkowice zniknęły z mapy połączeń PKP Intercity, mimo że leżą w okręgu wyborczym ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka z Polskiego Stronnictwa Ludowego, a do PSL należy też wójt gminy Alojzy Włodarczyk.

KAROL TRAMMER

Koleje Mazowieckie rozpoczęły działalność przewozową z dniem 1 stycznia 2005 r. Początki spółki, która miała pokazać nową jakość kolei regionalnej, nie były łatwe. Nowy przewoźnik odziedziczył w spadku po mazowieckim zakładzie spółki PKP Przewozy Regionalne nie tylko tabor w postaci wiekowych składów EN57, ale także rozkład jazdy.

Większa dotacja, mniej połączeń

– Nie jestem zadowolona z tego rozkładu jazdy – przyznawała Halina Sekita, pierwsza prezes Kolei Mazowieckich. Wdrożony 12 grudnia 2004 r. rozkład jazdy, który od 1 stycznia 2005 r. został przejęty przez Koleje Mazowieckie, był na większości linii gorszy od poprzedniego. Moment zastępowania w województwie mazowieckim spółki PKP Przewozy Regionalne przez Koleje Mazowieckie był więc okresem protestów. Na przystanku Jesionka między Żyrardowem a Skierniewicami zgromadziło się kilkuset mieszkańców przeciwnych wycofaniu z tego odcinka jednej trzeciej połączeń. Na stacji Dalekie między Ostrołęką a Wyszakowem, gdzie zlikwidowano dwie trzecie pociągów, protestujący zablokowali tory, rozpalając na nich ogień. Na stacji Warszawa Gdańska protestowano przeciwko cięciom połączeń do Legionowa, Ciechanowa, Mławy i Działdowa.

Likwidacje lub skrócenia relacji dotyczyły aż 149 pociągów. Z linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc, Radom – Przysucha – Drzewica i Piława – Łuków wycofano wszystkie połączenia. Wszystko to było o tyle zaskakujące, że dotacja samorządu dla Kolei Mazowieckich na 2005 r. była dwa razy większa od dotacji dla mazowieckiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne za 2004 r.

Przez pierwszy rok Koleje Mazowieckie sztukowały ofertę przewozową, wypełniając najbardziej dolegliwe luki w odziedziczonym rozkładzie jazdy. Dopiero w grudniu 2005 r. wdrożono ofertę w pełni stworzoną dla Kolei Mazowieckich.

Przewoźnik w połowie samorządowy

Koleje Mazowieckie nie powstały jako spółka w pełni samorządowa. Początkowo samorząd województwa miał 51% udziałów tego przewoźnika, a 49% udziałów należało do spółki PKP Przewozy Regionalne, która zapewniła Kolejom Mazowieckim 184 sztuki wiekowych składów elektrycznych EN57, naliczając jednak nowemu przewoźnikowi 18 mln zł rocznie za ich dzierżawę. Dopiero na przełomie 2007 i 2008 r. samorząd za 175,5 mln zł wykupił dzierżawiony tabor oraz stał się 100-procentowym właścicielem Kolei Mazowieckich.

Wiosną 2005 r. Koleje Mazowieckie zaczęły malować składy EN57 w zielono-biało-żółte barwy ze słoneczkiem. Była to dla pasażerów pierwsza i długo jedyna oznaka tego, że zaczął ich wozić nowy przewoźnik. Do pierwszych fabrycznie nowych pociągów pasażerowie Kolei Mazowieckich wsiadli dopiero trzy lata po rozpoczęciu działalności przez spółkę. W 2008 r. flotę mazowieckiego przewoźnika zasililo 10 elektrycznych

Samorządowy pociąg

20 lat temu wystartowały Koleje Mazowieckie, rozpoczynając historię samorządowych kolei. Śladem Mazowsza poszło pięć regionów, tworząc własne spółki kolejowe. Czy wkrótce powstaną kolejne?



• Takie były początki funkcjonowania Kolei Mazowieckich: stary tabor, słaba oferta przewozowa oraz uzależnienie od Grupy PKP. Stacja Warszawa Zachodnia, 2005 rok.

zespołów trakcyjnych ER75 Flirt i 37 wagonów piętrowych Bombardier, które początkowo były prowadzone lokomotywami EU07 pożyczonymi od PKP Cargo – dwuletni kontrakt na ich wynajem kosztował Koleje Mazowieckie 35,5 mln zł.

Choć głównym celem stworzenia Kolei Mazowieckich było uniezależnienie się od PKP i inwestowanie przez samorząd we własnego przewoźnika, to w pierwszych latach znacząca część milionowych kwot, które mazowiecki samorząd przeznaczał na kolej, finalnie trafiała do spółek Grupy PKP. Uzależnienie od nich było na tyle duże, że przez pierwsze dwa lata działalności Koleje Mazowieckie nie zatrudniły nawet swoich maszynistów, lecz – tak samo jak wówczas przewoźnicy pasażerscy z Grupy PKP – musiały wynajmować ich od PKP Cargo.

Śladem Mazowsza

Powstanie Kolei Mazowieckich przetrąciło kolejnym samorządom wojewódzkim drogę do tworzenia własnych przewoźników. W 2008 r. wystartowały Koleje Dolnośląskie, w 2011 r. Koleje Wielkopolskie i Koleje Śląskie, zaś w 2014 r. Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Koleje Małopolskie.

Samorzady idące śladem Mazowsza wyciągnęły wnioski z doświadczeń tego regionu. W żadnym z województw nie zdecydowano się na stworzenie przewoźnika wraz ze spółką PKP Przewozy Regionalne (dziś działającą pod nazwą Polregio). Kolejne regiony oparły tworzone spółki na nowym taborze – wraz z jego dostawami

rozwijane są sieci połączeń poprzez sukcesywne przejmowanie obsługi tras od krajowego przewoźnika regionalnego. Dzięki temu pasażerowie pojawienie się połączeń wojewódzkiego przewoźnika wiązą z poprawą jakości obsługi – chodzi nie tylko o wyparcie wiekowych składów EN57 przez nowoczesny tabor, ale też o większą liczbę połączeń czy pociągi przyspieszone. W regionach posiadających własne spółki marszałkowie nie tylko inwestują w nie bardziej ochoczo niż w Polregio, ale także chętnie powierzają im kolejne zadania – zwłaszcza jeśli, tak jak w województwach łódzkim czy dolnośląskim, koszt dopłaty do jednego przejechanego kilometra jest u własnego przewoźnika niższy niż w Polregio. Dla samorządowców nie bez znaczenia jest też, że własny i działający pod marką regionu przewoźnik to skuteczniejsze narzędzie promocji politycznej, o czym chociażby można się przekonać, gdy przed wyborami twarze marszałków spoglądają z ekranów w pociągach spółek samorządowych.

Czas reaktywacji

Spółki samorządowe nie tylko przejmują obsługę kolejnych tras od Polregio, ale też przywracają ruch na od lat nieczynnych liniach. Liderem jest Dolny Śląsk, gdzie reaktywacje stały się ponadpartyjnym priorytetem. Koleje Dolnośląskie przez 15 lat swojej działalności przywróciły połączenia do Trzebnicy, Lubina, Bielawy, Sobótki, Chocianowa, Mirska i Świeradowa-Zdroju.

Koleje Mazowieckie były pionierem ►

► reaktywacji już w pierwszej dekadzie XXI wieku, gdy w innych częściach Polski nadal likwidowano połączenia. W 2006 r. Koleje Mazowieckie reaktywowały ruch na linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc, a w 2007 r. na linii Radom – Przysucha – Drzewica. Reaktywacje nie ograniczyły się do linii, z których pociągi zniknęły pod koniec 2004 r., tuż przed zastąpieniem spółki PKP Przewozy Regionalne przez Koleje Mazowieckie. W 2007 r. uruchomiono pociągi na linii Płock – Sierpc, która była pozabawiona połączeń od 1996 r. Na potrzeby reaktywacji na liniach niezelektryfikowanych sprowadzono z Niemiec używane szynobusy VT627 i VT628.

W 2009 r. pociągi Kolei Mazowieckich dotarły do Góry Kalwarii – na tym zapął wygaś i na kolejne reaktywacje trzeba było czekać całą dekadę. W 2020 r. pociągi Kolei Mazowieckich pojawiły się na pozbawionym ruchu regionalnego odcinku magistrali Warszawa – Białystok między Małkinią a granicą z województwem podlaskim. W 2023 r. mazowiecki przewoźnik zaczął jeździć na trasie Ostrołęka – Chorzele, przywróconej do życia po dwóch dekadach.

Dzięki programowi Kolej Plus wrócić mają połączenia do Sokołowa Podlaskiego i Ostrowi Mazowieckiej, która liczy 22 tys. mieszkańców i jest największym miastem powiatowym województwa mazowieckiego, do którego nie da się dojechać pociągiem. Jako że program Kolej Plus mocno rozwekła proces rewitalizacji, połączenia do Sokołowa Podlaskiego i Ostrowi Mazowieckiej mają wrócić dopiero w 2029 r.

Niepotrzebne przesiadki

W kwestii sieci połączeń Kolei Mazowieckich decydującą rolę ma pełniący funkcję organizatora przewozów samorząd województwa mazowieckiego. Rokrocznie samorząd chwali się kilkusetmilionowymi dofinansowaniem przekazywanym Kolejom Mazowieckim, jednocześnie akceptując to, że rozwój oferty przewozowej blokowany jest przez opór przewoźnika.

Koleje Mazowieckie swoją niechęcią do scalenia relacji pociągów Ostrołęka – Tuszcz i Tuszcz – Warszawa oraz Czyżew – Małkinia i Małkinia – Warszawa zmuszają pasażerów do niepotrzebnych przesiadek. I to w sytuacji, gdy samorząd w przyjętym w 2022 r. „Regionalnym planie transportowym województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” wśród działań na rzecz poprawy oferty przewozowej wskazał minimalizowanie konieczności przesiadek.

Władze województwa chwalą się zakupami i modernizacjami taboru Kolei Mazowieckich: – *Największe przeobrażenie nastąpiło w transporcie zbiorowym. Dzięki unijnemu wsparciu praktycznie wymieniliśmy cały tabor Kolei Mazowieckich* – szczylił się marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, a jednocześnie jego urzędnicy wskazywali, że brak taboru to bariera dla rozwoju oferty – choćby na trasie między pierwszym i trzecim co do wielkości miastem regionu: – *Koleje Mazowieckie nie dysponują wystarczającą ilością taboru w celu*

zapewnienia dodatkowych połączeń z Plocka do Warszawy – tłumaczyła Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa.

Z Warszawy do Plocka najszybszy pociąg jedzie już tylko 1 godz. 49 min., czyli 20 min. krócej niż bus, ale Koleje Mazowieckie wciąż nie chcą wykorzystać tej przewagi i zapewniają na trasie Warszawa – Płock zaledwie dwa połączenia na dobę.

Wielki kontrakt i za mało taboru

W latach 2020-2023 koncern Stadler – w ramach największego w historii kolei samorządowych zamówienia na tabor – dostarczył Kolejom Mazowieckim 61 składów elektrycznych ER160 Flirt.

Wcześniej mazowiecka spółka kupowała nowy tabor mniejszymi partiami. W 2011 r. jej flotę zasililo 16 składów elektrycznych EN76 Elf firmy Pesa, a w 2015 r. 12 składów elektrycznych 45WE Impuls firmy Newag oraz 22 wagony piętrowe dostarczone przez Pesę wraz z dwoma elektrowozami Gama.

Wciąż najliczniejszym typem taboru Kolei Mazowieckich są elektryczne składy EN57 – spółka eksploatuje ich ponad 130 sztuk, z których jednak niemal wszystkie przeszły gruntowne modernizacje.

Skromne były dokonywane przez Koleje Mazowieckie zakupy taboru spalinowego: w latach 2011-2015 kupiono siedem jednoczłonowych szynobusów SA135 i dwa dwuczłonowe składy 222M. Choć nadal w eksploatacji jest część składów spalinowych VT627 i VT628, to Kolejom Mazowieckim brakuje taboru na linie niezelektryfikowane. Poważny kryzys miał miejsce na przełomie 2023 i 2024 r., kiedy to niemal każdego dnia odwoływane były pociągi na liniach Nasielsk – Sierpc, Sierpc – Płock – Kutno, Siedlce – Czeremcha oraz na reaktywowanej w 2023 r. linii Ostrołęka – Chorzele. Tygodniami utrzymujący się na tych trasach niski poziom niezawodności Kolei Mazowieckich nie przystawał do sówicie finansowanej spółki należącej do najbogatszego polskiego województwa, ale kojarzył się z pogrążonym w problemach taborowych i organizacyjnych lubuskim zakładem Polregio.

Koleje Mazowieckie w przeciwieństwie do innych spółek samorządowych – Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Dolnośląskich i Kolei Wielkopolskich – nie zdecydowały się na zakup składów spalinowo-elektrycznych, które mogłyby zrewolucjonizować ofertę przewozową na Mazowszu, umożliwiając zapewnienie bezpośrednich połączeń między Warszawą a Płońskiem i Sierpcem, dokąd biegnie linia niezelektryfikowana. Zamiast tego zmarnowano półtora roku na rozpisanie i anulowanie czterech przetargów na pociągi bateryjne, czyli wciąż raczkującą i drogą technologię.

Strategia na jeden procent

Spółki samorządowe, które wystartowały po Kolejach Mazowieckich, zaczęły uciekać temu przewoźnikowi. W 2023 r. wszyscy poza Kolejami Mazowieckimi przewoźnikami należący do samorządów wojewódzkich – Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Koleje Wielkopolskie – osiągnęły rekordową

Kolejne koleje samorządowe?

Od 10 lat - gdy rozpoczęły działalność Koleje Małopolskie i Łódzka Kolej Aglomeracyjna - nie powstał żaden samorządowy przewoźnik.

Powołanie własnej spółki rozważa jednak samorząd Pomorza Zachodniego, który obecnie korzysta z usług Polregio, ale już we wrześniu 2023 r. poinformował, że „prowadzi analizę alternatywnych możliwości organizowania przewozów kolejowych na Pomorzu Zachodnim, w tym uruchomienia Kolei Zachodniopomorskich”. - *Widzę te komentarze, w których ludzie piszą, że istotny jest nie tylko piękny, nowy tabor, ale także więcej połączeń* - mówił w maju 2024 r. „Gazecie Wyborczej” marszałek Pomorza Zachodniego Olgierd Geblewicz, przekonując, że pieniądze, z których pokrywane są koszty funkcjonowania warszawskiej centrali Polregio, mogłyby zostać na Pomorzu Zachodnim i być przeznaczane na rozwijanie oferty przewozowej w regionie - pod warunkiem, że powstałby miejscowy przewoźnik. - *Rozmawiałem na ten temat w Ministerstwie Infrastruktury i z tej strony jest pełne wsparcie dla tego typu działań* - dodał Geblewicz.

Resort infrastruktury daje również zielone światło dla opuszczenia Grupy PKP przez spółkę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Dziś jej większościowy właściciel - posiadający 66% udziałów - to PKP. W październiku 2024 r. wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak i marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk podpisali pakt kolejowy dla Pomorza, który zakłada, że pakiet należący do PKP przejmą samorządy - obecnie posiadają one tylko jedną trzecią udziałów w spółce PKP SKM (10% należy do samorządu województwa pomorskiego, a 24% jest podzielone między miasta Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pruszcz Gdański i Rumia).

liczbę pasażerów od początku swojej działalności. Koleje Mazowieckie, uzyskując w 2023 r. wynik 61,5 mln podróży, nie tylko nie przekroczyły swojego rekordu z 2015 r. (63,2 mln podróży), ale także wyniku z poprzedzającego pandemii 2019 r. (62,1 mln podróży).

Już wiadomo, że również ubiegły rok to czas kolejnych rekordów – w 2024 r. poziom wyniku przewozowego osiągniętego przez cały 2023 r. Koleje Dolnośląskie i Koleje Wielkopolskie przekroczyły w listopadzie, a Koleje Małopolskie już we wrześniu.

Do końca listopada 2024 r. Kolejami Mazowieckimi pasażerowie odbyli 59,3 mln podróży, co wskazuje na to, że wynik mazowieckiego przewoźnika za cały 2024 r. wreszcie będzie lepszy od rekordu z 2015 r. Problem w tym, że dalsza strategia jest niezwykle mało ambitna. Prezes Kolei Mazowieckich Robert Stepień w rozmowie z miesięcznikiem „Rynek Kolejowy” oznajmił: – *Spółka planuje przewieźć w 2031 r. ponad 70 mln podróży. Jednak będzie to uzależnione przede wszystkim od aktualnej sytuacji na rynku pasażerskich przewoźników kolejowych.*

Oznacza to, że Koleje Mazowieckie zakładają na najbliższe lata wzrost wyniku przewozowego o zaledwie 1,3% rocznie.

KAROL TRAMMER

Powstanie 20 lat temu Kolei Mazowieckich wpłynęło na zmiany w sieci połączeń. Przyjęto bowiem założenie, że pociągi tego przewoźnika mają jeździć nie dalej niż do pierwszej stacji węzłowej za granicą województwa mazowieckiego.

Niepełne relacje

Wraz z rozpoczęciem działalności przez Koleje Mazowieckie zniknęły bezpośrednie pociągi regionalne, które kursowały na takich trasach jak Warszawa – Białystok, Warszawa – Hajnówka czy Warszawa – Lublin. Zniknęły nawet pociągi relacji Warszawa – Skierniewice – Łowicz i przerwany został ciąg, wzdłuż którego przez lata wytworzyły się kierunki dojazdów do pracy i na uczelnie. W 2004 r. – przed nastaniem Kolei Mazowieckich – miejscowości leżące między Łowiczem a Skierniewicami miały osiem na dobę bezpośrednich połączeń do Warszawy. Dziś nie mają żadnego, mimo że stolica to dla mieszkańców tego rejonu nadal ważny kierunek dojazdów – odbywają się jednak głównie autami bezpłatną autostradą A2.

Dziś miejscowości między Łowiczem a Skierniewicami są obsługiwane pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej relacji Kutno – Łowicz – Skierniewice. Przy przejazdach w kierunku Warszawy trzeba przesiadać się w Skierniewicach, kupując oddzielne bilety – Koleje Mazowieckie i ŁKA nie zadbały o stworzenie wspólnej oferty taryfowej dla podróżujących między województwami.

Sieci połączeń innych przewoźników samorządowych generalnie też wpisują się w obszar swoich województw. Tylko do granic regionu jeżdżą choćby Koleje Wielkopolskie. Jednak wielkopolski samorząd zleca realizację przewozów nie tylko swojemu przewoźnikowi, ale także spółce Polregio i to ona zapewnia połączenia w głąb sąsiednich województw. Pociągi Polregio docierają z Poznania do Bydgoszczy, Torunia, Łodzi, Wrocławia, Zielonej Góry czy Szczecina. Dzięki temu na tych trasach mieszkańcy wszystkich miejscowości – także mniejszych, w których nie stają pociągi PKP Intercity – mają bezpośrednie połączenia zarówno do stolicy swojego województwa, jak i sąsiedniego. Duże znaczenie ma to na pograniczu regionów – choćby w Bojanowie, mieście w województwie wielkopolskim, ale leżącym bliżej Wrocławia niż Poznania.

Na magistrali Poznań – Wrocław pociągi regionalne w pełnej relacji uruchamia tylko Polregio. Linią tą jeżdżą też pociągi spółek samorządowych, ale ich relacje urywają się na granicy: Koleje Wielkopolskie kursują na trasie Poznań – Rawicz, natomiast Koleje Dolnośląskie na trasie Wrocław – Rawicz.

Nieskomunikowane spółki

Drugi ciąg łączący Poznań z Wrocławiem biegnie przez Jarocin, Krotoszyn, Milicz i nie jest obsługiwany przez Polregio, lecz tylko przez Koleje Wielkopolskie i Koleje Dolnośląskie. Pociągi wielkopolskiej spółki kursują między Poznaniem a Krotoszyna, a między Krotoszyna a Wrocławiem jeżdżą pociągi dolnośląskiego przewoźnika. Pociągi tych spółek nie są ze sobą skomunikowane. Na stacji Krotoszyn mają więc miejsce takie

Na pograniczu spółek

Przewoźnicy samorządowi wciąż mają problem z wyjeżdżaniem poza granice swoich województw i wspólną obsługą dłuższych tras



• Na stację Kędzierzyn-Koźle wjeżdża pociąg Polregio relacji Racibórz – Opole – Wrocław, który przemierza województwa śląskie, opolskie i dolnośląskie. Spółki samorządowe wciąż nie są w stanie zapewnić połączeń na takich dłuższych trasach między regionami.

sytuacje, że skład Kolei Wielkopolskich z Poznania przyjeżdża o 18:40, gdy pociąg Kolei Dolnośląskich do Wrocławia odjechał o 18:14, a kolejny jest dopiero o 21:21.

Gdyby ciąg z Poznania przez Krotoszyn do Wrocławia był wspólnie obsługiwany przez Koleje Wielkopolskie i Koleje Dolnośląskie pociągami kursującymi w pełnej relacji, to wyeliminowany zostałby problem przesiadek – bezpośrednie połączenie zarówno z Wrocławiem, jak i z Poznaniem miałyby wszystkie miejscowości na tej trasie. Między innymi miasto Zduny, które leży w granicach województwa wielkopolskiego na południe od Krotoszyna, a więc na odcinku, który obsługują Koleje Dolnośląskie. Oznacza to, że mieszkańcy Zdun nie mają bezpośrednich połączeń do stolicy swojego województwa, a gdy chcą tam dotrzeć z przesiadką w Krotoszynie, skazani są na nawet kilka godzin czekania na kolejny pociąg.

Koleje Dolnośląskie najdalej wjeżdżają do województwa lubuskiego: do Zielonej Góry, Żar i Tuplic. Generalnie jednak dłuższe relacje regionalne między Dolnym Śląskiem a innymi województwami obsługuje spółka Polregio, której pociągi kursują nie tylko między Wrocławiem a Poznaniem, ale też na trasach Wrocław – Kluczbork – Lubliniec czy Wrocław – Opole – Racibórz, które przebiegają przez aż trzy województwa: dolnośląskie, opolskie i śląskie.

W grudniu 2025 r. Koleje Dolnośląskie mają przejąć część połączeń na trasie Wrocław – Brzeg, którą obecnie obsługuje Polregio pociągami kursującymi głównie w dłuższych relacjach z Wrocławia do Opola, Kędzierzyna-Koźla, Raciborza i Gliwic. Jeśli Koleje Dolnośląskie dojadą tylko do Brzegu,

czyli pierwszej stacji na terenie województwa opolskiego, może to przełożyć się na zmniejszenie liczby bezpośrednich połączeń z Dolnego Śląska w głąb Opolszczyzny.

Granice współpracy

Gdy spółki należące do samorządów województw przejmują obsługę połączeń od Polregio, często skutkuje to poszatkowaniem relacji na granicach regionów. I choć sieci przewoźników samorządowych rozwijają się, to ich oferta na trasach do sąsiednich województw wciąż jest skromna.

Jedynym połączeniem Kolei Wielkopolskich, jadące dalej niż do granicy województwa to kursujący raz na dobę pociąg relacji Poznań – Kalisz – Łódź. Koleje Śląskie cztery razy na dobę kursują na trasie Katowice – Kraków oraz dodatkowo w soboty i niedziele na trasie Częstochowa – Katowice – Zakopane.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna owszem zapewnia połączenia z Łodzi aż do Poznania, Warszawy, Radomia i Kielc, ale kursują one tylko w weekendy. Jedynym całotygodniowym połączeniem ŁKA poza granice województwa to pociągi relacji Łódź – Zduńska Wola – Chorzew-Siemkowo – Częstochowa oraz Łódź – Końskie – Skarżysko-Kamienna.

Symbolem braku współpracy jest trasa Radom – Łódź: Koleje Mazowieckie jeżdżą między Radomiem a Drzewicą, a ŁKA między Łodzią a Drzewicą. Podróżni muszą przesiadać się na granicy województw. Mazowiecki samorząd wciąż nie jest w stanie porozumieć się z województwem łódzkim, tak by wprowadzić obsługę całej relacji Radom – Łódź wspólnie przez Koleje Mazowieckie i Łódzką Kolej Aglomeracyjną.

KAROL TRAMMER

Kolejni przewoźnicy zaczynają korzystać z ze zmiany rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego. Nowelizacja – wydana rok temu przez ministra Andrzeja Adamczyka z Prawa i Sprawiedliwości w ostatnich tygodniach urzędowania – podwyższyła z 130 km/h do 160 km/h limit maksymalnej prędkości, z jaką mogą poruszać się pociągi prowadzone przez jednego maszynistę. Była to odpowiedź na problem niedoboru maszynistów – w jego obliczu przewoźnicy regionalni niechętnie uruchamiali szybsze pociągi wymagające dwuosobowej obsady.

Zmiana przepisów zaczęła obowiązywać pod koniec listopada 2023 r., gdy wchodzący w życie w połowie grudnia 2023 r. roczny rozkład jazdy 2023/2024 był już opracowany. Z wprowadzeniem szybszych połączeń część przewoźników czekała więc aż do kolejnej rocznej zmiany rozkładu jazdy.

Regionalne przyspieszenie

Od połowy grudnia 2024 r. do 160 km/h rozpedziły się składy Kolei Wielkopolskich: – *Są to pociągi przyspieszone na odcinkach Poznań – Leszno, Poznań – Konin i Poznań – Gniezno* – mówi Dariusz Kaszyński, rzecznik prasowy wielkopolskiego przewoźnika.

Koleje Śląskie z 120 km/h do 160 km/h zwiększyły prędkość maksymalną pociągów przyspieszonych relacji Katowice – Kraków. – *Trwają prace nad wprowadzeniem prędkości 160 km/h dla pociągów przyspieszonych na innych liniach* – mówi Sławomir Gruszka, rzecznik samorządu województwa śląskiego. Choć osiągnięcie takiej prędkości jest możliwe między Częstochową a Zawierciem, to przyspieszone składy Kolei Śląskich relacji Częstochowa – Katowice – Gliwice i Częstochowa – Lotnisko Pyrzowice – Tarnowskie Góry nadal nie przekraczają na tym odcinku prędkości 120 km/h.

Do 160 km/h w ogóle nie rozpedzają się Koleje Małopolskie. Taką możliwość dają odcinki z Krakowa do Tarnowa i Trzebini, ale pociągi tej spółki nie przekraczają na nich prędkości 130 km/h.

Polregio kontra Pendolino

Od grudnia 2024 r. z prędkością 160 km/h kursują pojedyncze pociągi spółki Polregio. Do 160 km/h rozpedza się kursujący w piątki i niedziele przyspieszony pociąg Polregio relacji Poznań – Szczecin. Zatrzymuje się na stacjach i przystankach Kiekrz, Rokietnica, Pamiątkowo, Szamotuły, Wronki, Drawski Młyn, Krzyż, Dobiegniew, Bierzwnik, Choszczno, Dolice, Stargard, Szczecin Dąbie i Szczecin Zdroje. Mając 14 postojów pośrednich, pociąg jedzie 2 godz. 10 min., a więc tylko o 18 min. dłużej niż Pendolino relacji Warszawa – Szczecin, który z trzema postojami (Krzyż, Stargard, Szczecin Dąbie) pokonuje odcinek z Poznania Głównego do Szczecina Głównego w 1 godz. 52 min.

Pociągi regionalne przyspieszyły też w województwie lubelskim – kupione przez samorząd dla lubelskiego zakładu Polregio składy Impuls po trzech latach od dostawy zaczęły więc osiągać swoją maksymalną prędkość konstrukcyjną 160 km/h. Z taką



Kolejni przewoźnicy regionalni rozpedzają swoje składy do 160 km/h. Ale Urząd Transportu Kolejowego chce, aby szybkie pociągi zwolniły

• *Mknący z prędkością 160 km/h pociąg spółki Polregio „Lutynia” relacji Poznań – Łódź – Warszawa przecina mgły między Skierniewicami a Żyrardowem.*

prędkością kursują nowe przyspieszone pociągi na trasie Dęblin – Lublin: poranny do Lublina i popołudniowy do Dębina. Stają tylko na wybranych stacjach i przystankach (Puławy Miasto, Klementowice, Nałęczów, Sadurki, Miłocin Lubelski, Lublin Zachodni) i pokonują 71-kilometrową relację w 45 min. Do 160 km/h rozpedza się też niedzielny pociąg przyspieszony relacji Terespol – Biała Podlaska – Łuków – Dęblin – Lublin. Dzięki temu z Białej Podlaskiej do Lublina, choć trasa kolejowa między tymi miastami biegnie naokoło, pociąg jedzie 2 godz. 8 min. – nieco szybciej niż busy, których czas jazdy waha się od 2 godz. 15 min. do 2 godz. 37 min.

Przyspieszył też pociąg Polregio „Lutynia” relacji Warszawa – Skierniewice – Łódź – Sieradz – Kalisz – Ostrow Wielkopolski – Jarocin – Poznań. Do 160 km/h rozpedza się między Warszawą a Łodzią, dzięki czemu od grudnia 2024 r. skrócił swój czas przejazdu między tymi miastami o 10 min.

Kolejowa autostrada

Koleje Mazowieckie już przed nowelizacją ministerialnego rozporządzenia uruchamiały pociągi kursujące z prędkością 160 km/h, ale po zmianie przepisów wycofały dwuosobowe obsady. Uwolniło to maszynistów do obsługi dodatkowych połączeń. Dzięki temu spółka mogła od grudnia 2024 r. zwiększyć liczbę składów przyspieszonych na trasie Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna. Z Radomia do Warszawy jeździ już sześć dziennie takich pociągów, a najszybszy z nich pokonuje 100-kilometrowy odcinek z Radomia Głównego do Warszawy Zachodniej w 1 godz. 4 min. Rozpedzające się do 160 km/h regionalne ekspresy Kolei Mazowieckich kursują też między Warszawą a Działdowem, Ostrołęką, Łukowem, Skierniewicami i Płockiem.

Do 160 km/h rozpedzają się też pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej: sprintery łączące Łódź z Warszawą i przyspieszony pociąg relacji Skierniewice – Łódź.

Koleje Dolnośląskie z prędkością 160 km/h trasują pociągi KD Sprinter kursujące linią Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec. 163-kilometrową trasę z Wrocławia do Zgorzelca najszybszy sprinter

„Skora” pokonuje w 1 godz. 34 min., oferując konkurencyjny czas podróży względem jazdy samochodem po równoległej do linii kolejowej autostradzie A4.

Nie tak szybko

W grudniu 2024 r. – rok po nowelizacji umożliwiającej prowadzenie przez jednego maszynistę pociągów jadących szybciej niż 130 km/h – odbyło się posiedzenie zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego. Szef Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra stwierdził na nim, że ze zmiany przepisów należy się wycofać. Urząd poinformował o tym w zamieszczonej na stronie internetowej relacji ze spotkania: „Prezes UTK proponuje, by przywrócić dwuosobową obsadę dla pociągów, które jadą z prędkością powyżej 130 km/h, jeśli linia kolejowa lub pojazd kolejowy nie jest wyposażony w urządzenia ETCS”.

W sytuacji gdy w system ETCS wyposażona jest niewielka część linii kolejowych i taboru, a niedobór maszynistów wciąż jest problemem, spełnienie postulatu prezesa UTK oznaczałoby, że większość pociągów kursujących obecnie z prędkością 160 km/h znów musiałaby zwolnić do 130 km/h. Dotknęłoby to nie tylko przewoźników regionalnych, ale też spółkę PKP Intercity, która po zmianie przepisów wyeliminowała opóźnienia spowodowane tym, że pociąg wytrasowany z prędkością 160 km/h nie mógł – z powodu braku drugiego maszynisty – jechać szybciej niż 130 km/h.

W UTK zapytaliśmy, jakie zdarzenia przekonały prezesa Ignacego Górę do tego, że zwiększenie limitu prędkości przy jednoosobowej obsłudze było błędem. Rzecznik prasowy urzędu Tomasz Frankowski wskazał trzy incydenty z 2024 r., kiedy to w Psarach, Trzebini i Przyłubiu maszyniści PKP Intercity pominęli semafony wskazujące czerwone światło. – *Wszystkie te zdarzenia łączy fakt, że maszyniści pociągów w obsadzie jednoosobowej prowadzili je z prędkością ponad 130 km/h, a zarówno pojazdy, jak i odcinki linii kolejowych nie były wyposażone w system ETCS.*

KAROL TRAMMER

PRZESIADKI

WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Opór ludności

Wędrując nauczyliśmy się poznawać domy współwłaścicielskie. Jedna połowa zadbana, wyremontowana, a druga nie. – Dlaczego – biedził się kolega – ci właściciele akurat tak się dobierają, że jeden jest dbały i energiczny, a drugi wręcz przeciwnie? – Rozumowanie błędne! – wskazał drugi kolega. – Jeśli się zdarzy dwóch właścicieli dbałych, lub obaj są abnegatami, to ty w ogóle nie zauważasz, że dom jest współwłasnością. Jako że obie części będą w tym samym stanie! Pierwszy kolega chciał więc sprawdzić, jak często takie współwłaścicielskie domy mają dwóch właścicieli dbałych, obu niedbałych, czy wreszcie niedbałego i dbałego. Pukał do domów. Zadbanych, niezadbanych oraz tych pół na pół. Pytał, ilu ma właścicieli dany dom. A ludzie mu odpowiadali: – Nie pana sprawa. Idź pan stąd! Kolega był załamany. – Opór ludności – mówił – uniemożliwia badania statystyczno-naukowe...



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Woświn”

Szczecin Główny – Słupsk

Pociąg relacji Szczecin Główny – Słupsk mniej więcej w jednej czwartej swojej 240-kilometrowej trasy, między stacjami Chociwel i Runowo Pomorskie, przez krótką chwilę jedzie samym brzegiem jeziora. To Jezioro Woświn i właśnie od niego nosi swoją nazwę ten pociąg. Woświn jest największym jeziorem na Pojezierzu Ińskim, ma prawie 10 kilometrów długości i 2 kilometry szerokości. Przez jezioro przepływa rzeka Ukleja, łącząca Woświn z pobliskimi jeziorami Dłusko, Mielno i Okrzeja. Z okien pociągu trudno jednak poczuć wielkość Jeziora Woświn, ponieważ linia kolejowa styka się tylko z zatoką na południowym skraju tego akwenu. Dzisiejsza nazwa jeziora jest niemal taka sama jak przed stuleciami – jak wskazują źródła z XIII wieku, wówczas jezioro nazywało się Woswin. Po niemiecku jezioro nazywało się Wotschwin, a następnie Wothschwiensee. Nad Jeziorem Woświn leżą miejscowości Oświno, Trzebawie i Cieszyno. Bezpośrednio nad samym jeziorem nie ma przystanku kolejowego, z przystanku Cieszyno Łobeskie do jeziora są 2 kilometry.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Co zrobić z nieczynną linią kolejową? Zamienić ją w jedną z najciekawszych tras rowerowych w Polsce!”

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

Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Jerzy Zawidzki przyjechał z Zakopanego zaspanym pociągiem o godzinie szóstej rano, zarzucił na plecy tobolek, w którym tkwiło malarskie pudło z farbami i zdążył piechotą z dworca do domu. Nie chciał ani swojego młodego wieku, ani też swojej malarskiej godności zhańbić użyciem mechanicznego pojazdu. Poranek był zresztą prześliczny i rześki, na ulicach jeszcze pusto, droga niedaleka, a tęcze, ukryte w pudełku, lekko. Ponieważ każdemu malarzowi jest zazwyczaj lekko i na duszy, przeto pan Jerzy kroczył rażno, uśmiechając się do słońca, które – jako malarz – haniebnie okradał z blasków. Uśmiechał się też i do spotykanych ludzi; mało który jednak odpowiadał mu uśmiechem, podejrzewając słusznie, że indywiduum, które o szóstej rano okazuje przyjaźń całemu światu, musi być albo oszustem, albo też pozbawione jest zdrowych zmysłów”

Kornel Makuszyński*, „Szaleństwa panny Ewy”

*żył w latach 1884-1953, prozaik, poeta, publicysta i krytyk teatralny, w dwudziestoleciu międzywojennym jeden z najbardziej popularnych polskich pisarzy, a od 1945 roku objęty wydanym przez władze komunistyczne zakazem publikowania

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 przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.