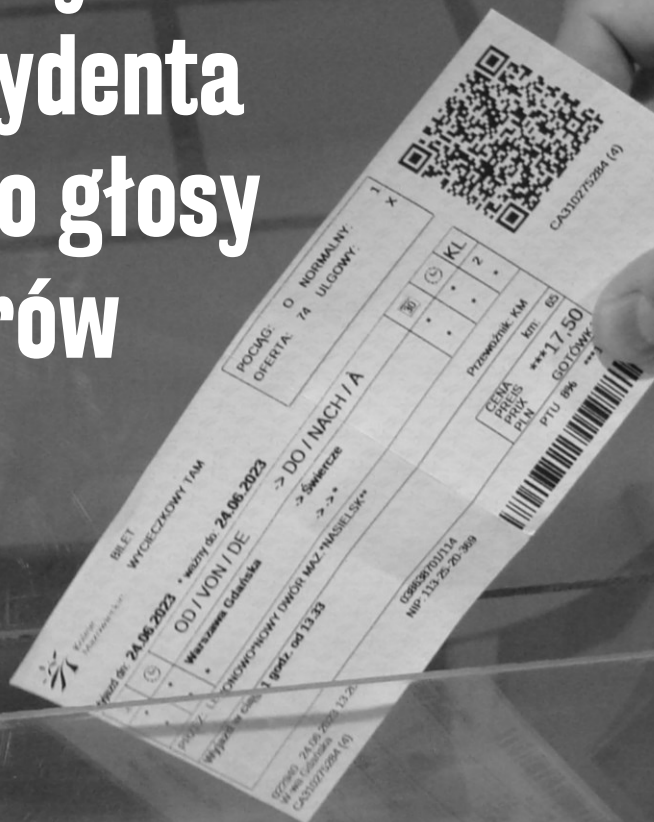


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Jak kandydaci
na prezydenta
walczą o głosy
pasażerów



BILET DO PAŁACU

MOBILNOŚĆ

Wzrost w regionach

W 2024 r. pasażerowie odbyli polską koleją 407,5 mln podróży, z czego 78,5 mln pociągami PKP Intercity. Za cztery piąte wyniku odpowiadają więc przewoźnicy regionalni i aglomeracyjni.

Po raz ostatni wynik powyżej 400 mln został osiągnięty pod koniec lat 90. W 1998 r. – kiedy pasażerowie odbyli koleją 401,5 mln podróży – pociągi jeszcze docierały do obecnie leżących poza siecią połączeń dużych miast jak Jastrzębie-Zdrój, Bełchatów i Police, a także szeregu miast kilkunastotysięcznych (jak Głubczyce, Limanowa, Dąbrowa Tarnowska, Mrągowo, Żnin czy Pyrzyce) oraz kurortów (Ciechocinek, Mikołajki, Połczyn-Zdrój, Karpacz). Z drugiej strony w 1998 r. – pod koniec pierwszej dekady masowego likwidowania połączeń po transformacji ustrojowej – pociągi nie dojeżdżały już do takich miast jak Darłowo, Świeradów-Zdrój czy Trzebnica, dokąd obecnie znów da się dotrzeć koleją. Z Trzebnicy do Wrocławia jeździ 16 pociągów dziennie, a linią tą pasażerowie odbywają ponad 800 tys. podróży rocznie. Według wyliczeń wiceprezesa Kolei Dolnośląskich Wojciecha Zdanowskiego, gdyby na wszystkich liniach w Polsce notowana była taka frekwencja, to wynik przewozowy polskiej kolei sięgałby miliarda podróży rocznie.

Pod koniec lat 90. oferta przewozowa na wielu trasach była znacznie słabsza niż obecnie. Na przykład z Legnicy do Wrocławia w 1998 r. jeździło 10 pociągów regionalnych dziennie, a dziś Koleje Dolnośląskie zapewniają 34 połączenia – nawet trzy na godzinę. Duża poprawa oferty dotyczy też części linii lokalnych: w 1998 r. z Chocianowa pociągi do Chojnowa odjeżdżały tylko o 5:53 i 15:39, a obecnie wyruszają o 6:39, 8:37, 11:48, 14:12, 15:51, 17:59, 19:49 i 22:05, zapewniając przy tym bezpośredni dojazd aż do Legnicy.

W części regionów rozwój oferty ogranicza się jednak tylko do tras w rejonie stolicy województwa. Na przykład z Rzeszowa do Kolbuszowej w 1998 r. jeździło pięć pociągów dziennie, a obecnie kursuje ich aż 24. Wynika to ze zwiększania liczby połączeń pod marką Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej na liniach wybiegających z Rzeszowa. Przy skupieniu się na ruchu aglomeracyjnym nie jest jednak wykorzystywany potencjał tras w pozostałej części regionu. Na przykład na linii Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz połączeń jest kilkakrotnie mniej niż w 1998 r.

Liderem wzrostu są Koleje Małopolskie, które w 2024 r. odnotowały 13,6 mln podróży – aż o 45% więcej niż w 2023 r. (9,4 mln podróży). To efekt między innymi znaczącej rozbudowy oferty na trasie Kraków – Skawina – Zator – Oświęcim, rozszerzenia idealnego 30-minutowego cyklu kursowania pociągów między Wieliczką a Krakowem o porę międzyszczycową, ale także rozwoju sieci linii autobusowych, które dowożą do stacji kolejowych mieszkańców miejscowości oddalonych od torów. Wyraźny wzrost liczby pasażerów odnotowały też Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście.

Do innych spółek samorządowych dołączyły Koleje Mazowieckie, którym również wreszcie udało się uzyskać najlepszy wynik od rozpoczęcia działalności. W 2024 r. pasażerowie odbyli z mazowieckim przewoźnikiem 64,8 mln podróży, dzięki czemu spółka w końcu pobiła rekord z 2015 r. (63,2 mln podróży).

Zatrzymały się Koleje Śląskie, które w 2024 r. odnotowały 21,9 mln podróży, czyli nieco mniej niż w 2023 r. (22 mln podróży). Przewoźnik próbuje to przedstawić jako sukces: „Mimo trudnień spowodowanych przebudową katowickiego węzła kolejowego Koleje Śląskie utrzymały rekordowy poziom blisko 22 mln przewiezionych pasażerów w 2023 r.”. Trwająca od września 2023 r. przebudowa w Katowicach wymusiła ograniczenia w ruchu. – *Mniej pociągów na kluczowych połączeniach to mniej pasażerów. Od jesieni liczba podróżnych zmalała średnio o 10% miesięcznie* – mówi Bartłomiej Wnuk z Kolei Śląskich.

Najsłabiej wypadła Warszawska Kolej Dojazdowa, z którą w 2024 r. pasażerowie odbyli 5,2 mln podróży, a więc mniej niż w 2023 r. (6,4 mln podróży). A przypomnijmy tylko, że w 2019 r. WKD odnotowała 8,8 mln podróży. W odzyskiwaniu pasażerów po utrudnieniach związanych przebudową stacji Warszawa Zachodnia nie pomoże zapowiedziana na początek marca 2025 r. podwyżka: przykładowo cena biletu jednorazowego z Pruszkowa do Warszawy wzrośnie z 5,50 zł do 6,30 zł, a bilet miesięcznego z 195 zł do 224 zł, bilet jednorazowy z Podkowy Leśnej do Warszawy zdrożeje z 8 zł do 9,20 zł, a bilet miesięczny z 248 zł do 285 zł. ●



● Jacek Poniewierski (z prawej) w Korei Północnej. Kadr z demaskatorskiego filmu dokumentalnego „Kret w Korei” produkcji duńsko-szwedzko-norwesko-brytyjskiej.

LUDZIE

Zacieranie północnokoreańskich śladów

Spółka Torpol ogłosiła, że z początkiem marca 2025 r. członkiem zarządu tego przedsiębiorstwa zostanie Jacek Poniewierski. Torpol zajmuje się modernizacjami i budową infrastruktury kolejowej, obecnie wykonuje między innymi przebudowę węzła w Katowicach, prace modernizacyjne na stacji Słupsk i na linii Giżycko – Korsze, a także realizuje jeden z kontraktów w ramach budowy nowego ciągu z Krakowa do Nowego Sącza.

Największym akcjonariuszem Torpolu jest rządowa spółka Centralny Port Komunikacyjny, która – nabywając wiosną 2023 r. pakiet 38% akcji Torpolu – informowała, że „inwestycja w doświadczoną firmę wykonawczą ma ułatwić budowę szprych CPK”. Szefem rady nadzorczej Torpolu jest członek zarządu CPK Marcin Michalski.

W CPK przed kilkoma laty pracował Jacek Poniewierski: został zatrudniony w lipcu 2020 r. na stanowisku zastępcy dyrektora biura realizacji inwestycji kolejowych, ale już w listopadzie 2020 r. stracił stanowisko. Stało się to wkrótce przed zawarciem porozumień o współpracy między rządami Polski i Korei Południowej oraz między CPK i największym południowokoreańskim lotniskiem Incheon.

Kłopot stanowiło to, że Jacek Poniewierski był w latach 2009-2018 sekretarzem generalnym, a potem wiceprezesem Towarzystwa Polsko-Koreańskiego, które stoi po stronie Korei Północnej. Relacje Poniewierskiego z Koreą Północną były bardzo bliskie – gościem na jego ślubie był Kim Pyong Il, w latach 1998-2015 północnokoreański ambasador w Polsce i syn twórcy reżimu Kim Ir Sena. Poniewierski kilkakrotnie na koszt Korei Północnej odwiedzał ten kraj – był między innymi gościem na odbywających się w 2012 r. w Pjongjangu obchodach setnej rocznicy urodzin Kim Ir Sena, dostał też najwyższe północnokoreańskie odznaczenie nadawane cudzoziemcom.

Informacje te podała „Gazeta Wyborcza” w poświęconym Towarzystwu Polsko-Koreańskiemu artykule „Mali agenci Kima”, opublikowanym na pierwszej stronie wydania z 10 maja 2013 r. Wówczas Poniewierski był dyrektorem biura strategii w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Tego samego dnia został odwołany ze stanowiska i wkrótce potem musiał odejść z PKP PLK. – *To skandal, żeby osoba pracująca w spółce państwowej popierała reżim, gdzie są obozy koncentracyjne. To nie do pojęcia* – mówił ówczesny szef grupy PKP Jakub Karnowski.

Gdy pod koniec stycznia 2025 r. Torpol ogłosił, że Jacek Poniewierski obejmie stanowisko w zarządzie spółki, z portalu internetowego Rynek Kolejowy zniknęły wszystkie archiwalne artykuły dotyczące północnokoreańskiego kontekstu odejścia Poniewierskiego z PKP PLK 12 lat temu. Redakcja portalu usunęła artykuły „Przyjaciel Korei Północnej zwolniony z PKP PLK”, „Poniewierski: Negatywna ocena mojej pracy nie jest powodem odejścia z PKP PLK”, „Poniewierski: Nie żałuję” i „Stowarzyszenie Przyjaźni Koreańskiej w obronie Poniewierskiego”. ●



Fot. OSP Raciąż

• Gaszenie pożaru szynobusu 222M-002, styczeń 2024 r.

TABOR

Tajemnica spalonego szynobusu

Koleje Mazowieckie podjęły decyzję, że nie będą odbudowywać szynobusu 222M-002, który spłonął nieco ponad rok temu. Eksploatacja zakupionego za 19,6 mln zł pojazdu trwała tylko osiem lat – został on dostarczony przewoźnikowi przez firmę Newag w grudniu 2015 r.

Do pożaru doszło 16 stycznia 2024 r. w Kaczorowach koło Raciąża, gdy szynobus 222M-002 bez pasażerów jechał z sekcji taboru w Tuszcu do Inowrocławia, gdzie miał przejść naprawę rewizyjną w warsztatach firmy Serwis Pojazdów Szynowych. Do ogłoszonego przez Koleje Mazowieckie jesienią 2023 r. przetargu na przegląd szynobusu stanęły dwie firmy: Newag zaoferował naprawę za 6,1 mln zł, a Serwis Pojazdów Szynowych za 4,4 mln zł. 28 grudnia 2023 r. Koleje Mazowieckie wybrały ofertę firmy SPS, 12 stycznia 2024 r. podpisały z nią umowę i cztery dni później wysłały szynobus na naprawę, na którą z powodu pożaru już nie dotarł.

Przełom 2023 i 2024 r. to czas rozpalającego się konfliktu między firmami Newag i Serwis Pojazdów Szynowych. Przypomnijmy, współpracujący z firmą SPS specjaliści od cyberbezpieczeństwa na początku grudnia 2023 r. ujawnili, że w oprogramowaniu taboru produkowanego przez Newag zaszyty jest kod, który na podstawie danych o lokalizacji unieruchamia pociąg, gdy znajdują się na terenie konkurencyjnych dla Newagu przedsiębiorstw (nie tylko hal SPS w Inowrocławiu i Bydgoszczy, ale między innymi też hal koncernu Pesa w Bydgoszczy i Mińsku Mazowieckim).

Po tym jak Koleje Mazowieckie uznały, że szynobus 222M nie zostanie odbudowany, spytaliśmy o to, jaką ustalono dokładną przyczynę zapalenia się pojazdu. – *Było to zdarzenie losowe – oznajmiła bez podawania konkretów rzeczniczka prasowa Donata Nowakowska. I dodała: – Naprawa pojazdu nie jest planowana ze względu na duży zakres uszkodzeń i ich skomplikowanie, wysoki koszt, który znacznie przewyższa obecną wartość pojazdu, oraz długotrwały czas naprawy – szacowany na około trzy lata.*

Wkrótce po pożarze odbyły się komisyjne oględziny szynobusu, w których brali udział pracownicy Newagu. – *Rozmiar skutków pożaru uniemożliwił pozytywną ocenę przydatności konstrukcji pudeł do naprawy. Uznaliśmy, że będziemy zmuszeni do wyprodukowania nowych pudeł. Analiza stanu prawnego związanego z wymaganiami wprowadzania do obrotu pojazdów po wejściu w życie we wrześniu 2023 r. nowych specyfikacji doprowadziła do uzasadnionych wątpliwości, czy proces wykorzystania niektórych podzespołów i ich zabudowy w nowo wyprodukowanych pudłach zostanie uznany za odbudowę pojazdu. Pojawiło się ryzyko uznania tych czynności za produkcję nowego pojazdu – mówi rzeczniczka prasowa Newagu Łukasz Mikołajczyk, wskazując, że w tej sytuacji nie byłoby możliwe wykorzystanie modułów napędowych, z wraku pojazdu 222M-002, gdyż silniki nie spełniłyby obecnie obowiązujących norm emisji dla nowego taboru spalinowego. – Powyższe wątpliwości skutkowały złożeniem Kolejom Mazowieckim oferty uwzględniającej te ryzyka techniczne i prawne oraz niestety odległy termin realizacji.*

Rzecznik Newagu zignorował pytania o to, jaka była dokładna przyczyna powstania pożaru. •

POŁĄCZENIA

Po północy z Warszawy

Od 20 stycznia 2025 r. oferta Kolei Mazowieckich została rozszerzona o pociąg odjeżdżający z Warszawy Centralnej o 0:41, który przez Legionowo i Nowy Dwór Mazowiecki dociera na 1:42 do Nasielska. Tym samym pasażerowie na kolejnej linii wylotowej ze stolicy uzyskali połączenie Kolei Mazowieckich po północy.

Z Warszawy Śródmieście po północy można wyruszyć pociągiem do Grodziska Mazowieckiego (odjazd o 0:33), do Sochaczewa (odjazd o 0:37) i do Mińska Mazowieckiego (odjazd o 0:52). Ponadto z Warszawy Wileńskiej o 0:50 wyrusza pociąg do Tuszcza, a z Warszawy Gdańskiej o 0:54 pociąg do Góry Kalwarii. Takie połączenia odpowiadają na potrzeby osób wracających ze spotkań towarzyskich czy wydarzeń kulturalnych oraz osób pracujących do późna (między innymi w handlu i gastronomii). Pociągi te umożliwiają też dotarcie w okolice Warszawy pasażerom pociągów dalekobieżnych (o 23:46 przyjeżdża do stolicy pociąg InterCity „Asnyk” z Wrocławia, a o 0:05 pociąg InterCity „Łokietek” z Krakowa).

Wciąż jednak brak jest połączenia po północy na trasie z Warszawy przez Józefów, Otwock i Celestynów do Pilawy. W tej relacji ostatni pociąg odjeżdża z Warszawy Śródmieście o 23:41. W Kolejach Mazowieckich pytamy, dlaczego linia ta jest jedyną, na której nie ma późnego połączenia.

– *Ze względu na prace remontowe trwające na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer, które wymagały czterogodzinnej przerwy w ruchu pociągów, uruchomienie takiego połączenia nie było możliwe. Ponadto w tym roku planowane jest rozpoczęcie prac na kolejnym odcinku Warszawa Wawer – Otwock, które również będą wymagały nocnego zamknięcia linii – wyjaśnia Donata Nowakowska, rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich, zapewniając przy tym, że uruchomienie pociągu kursującego po północy z Warszawy w kierunku Otwocka jest planowane. – Będzie to możliwe po zakończeniu modernizacji odcinka Warszawa Wawer – Otwock. •*

RUCH

Siedleckie ograniczenia

Ta zasada obowiązuje tylko na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach: jadąc przez stację zdegradowane do roli przystanków, pociągi muszą zwolnić do 40 km/h. Ograniczenie obowiązuje na całej długości dawnej stacji – od głowicy wjazdowej aż do głowicy wyjazdowej. Na przykład na linii Ostrołęka – Tuszczy pociągi przejeżdżające przez dawną stację Dalekie muszą zmniejszyć prędkość z 80 km/h do 40 km/h na odcinku o długości 1 km. Wydłuża to czas przejazdu także tych pociągów, które mają postoje w Dalekiem: muszą one zwolnić do 40 km/h już 400 metrów przed peronem, a następnie mogą rozpędzić się do 80 km/h dopiero 400 metrów za peronem.

Ograniczenia obowiązują również na liniach wykorzystywanych tylko w ruchu towarowym. Na linii Ostrołęka – Małkinia podczas przejazdu przez dawną stację Gucin pociągi muszą na 900-metrowym odcinku zwolnić z 60 km/h do 40 km/h. Na pełniącej funkcję towarowej obwodnicy Warszawy linii Skierniewice – Łuków ograniczenia obowiązują na dwóch nieczynnych stacjach: w Parysowie pociągi muszą jechać z prędkością 40 km/h na odcinku o długości 1,6 km, a w Jedlance na odcinku 2 km.

„Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe owszem mówi, że „prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków należy ograniczyć do 40 km/h”, jasno jednak przy tym wskazuje, że dotyczy to tylko czasowo zamkniętych posterunków. Czasowe zamknięcie to zawieszenie funkcjonowania stacji na maksymalnie 30 dni. Tymczasem stacje, na których obowiązują ograniczenia prędkości wprowadzone przez siedlecki zakład PKP PLK, są nieczynne od lat: stacje Dalekie i Parysów zostały zdegradowane w 2009 r., stacja Jedlanka w 2007 r., a stacja Gucin już w latach 90. •



• Wskaźnik ograniczenia prędkości do 40 km/h na dawnej stacji Gucin na linii Ostrołęka – Małkinia.

Pierwsza tura wyborów prezydenckich odbędzie się 18 maja 2025 r. Gdy w styczniu 2025 r. wydane zostało zarządzenie wyznaczające datę wyborów, które oficjalnie rozpoczyna kampanię, kandydaci już w najlepsze prowadzili walkę o głosy.

Nie zgadzam się na wykluczenie

24 listopada 2024 r. podczas odbywającej się w Krakowie konwencji Prawa i Sprawiedliwości kandydatem tej partii został ogłoszony Karol Nawrocki. Już następnego dnia wyruszył w tournée po Polsce. Jako pierwszą odwiedził stację Włoszczowa Północ, na której w 2006 r. – za pierwszego rządu PiS – zaczęły zatrzymywać się pociągi kursujące Centralną Magistralą Kolejową. – *Jestem tutaj, w tym symbolicznym miejscu, na tym peronie, aby powiedzieć głośno i wyraźnie, że Polska potrzebuje inwestycji w systemie komunikacji kolejowej. Potrzebujemy więcej połączeń* – mówił Nawrocki. – *Ograniczenie możliwości komunikacji i wykluczenie komunikacyjne lokalnej, powiatowej Polski jest dzisiaj dużym zagrożeniem. Jesteśmy obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej tej samej kategorii, zarówno tutaj, we Włoszczowie, jak i w moim rodzinnym Gdańsku. Nie zgadzam się na wykluczenie komunikacyjne Polski lokalnej.*

Pretekstem do pojawienia się Karola Nawrockiego we Włoszczowie była decyzja spółki PKP Intercity o rezygnacji z postojów pociągów Pendolino w tym mieście.

Kampania kolejowa

Mknący bez zatrzymania skład Pendolino relacji Warszawa – Wrocław był symbolicznym punktem wystąpienia Adriana Zandberga na stacji Płudry na łączącej województwa opolskie i śląskie linii Opole – Fosowskie – Lubliniec – Częstochowa. Problemem jest jednak to, że codzienny ruch pociągów regionalnych nie przekracza granicy województw i odbywa się tylko między Opolem a Fosowskiem oraz między Częstochową a Lublińcem. W pełnej relacji z Opola do Częstochowy jeżdżą pojedyncze pociągi regionalne kursujące tylko w piątki i niedziele. Przez większość tygodnia 1 tys. mieszkańców Pluder i 1,5 tys. mieszkańców Pawonkowa jest więc bez połączeń. – *Od dekady mieszkańcy są bezczelnie ignorowani przez samorząd* – opisywał Zandberg sytuację w Pludrach. – *Nie ma jak dojechać do szkoły, do lekarza. Można za to zobaczyć Pendolino, które przemyka w kierunku Wrocławia. Ten pociąg to symbol arogancji władzy. Wygodny transport publiczny to nie jest jakiś luksus. Polska musi rozwijać się z korzyścią dla wszystkich obszarów. Psim obowiązkiem samorządu i rządu jest o to zadbać.*

Również o kolei, jej wpływie na rozwój regionalny oraz o kłopotach z połączeniami na styku województw mówiła kandydatka Lewicy Magdalena Biejat na stacji kolejowej w Chojnicach w województwie pomorskim. – *Problemem jest brak dobrej współpracy z sąsiednim województwem kujawsko-pomorskim. Chojnice leżą blisko granicy województwa, do Chojnic mieszkańcy Tucholi czy Sępólna Krajeńskiego*

Bilet do pałacu

Kolej stała się jednym z głównych tematów kampanii wyborczej. Jak kandydaci na prezydenta Polski walczą o głosy pasażerów



• Poranny szczyt na stacji Warszawa Wileńska. Na kogo zagłosują pasażerowie?

przyjeżdżają do szkoły czy do pracy – mówiła Biejat, podkreślając, że trzeba dbać o rozwój nie tylko dużych metropolii. – *Dla Chojnic, ale w ogóle dla rozwoju Polski, dla naszego rozwoju zrównoważonego, dla wsparcia mniejszych ośrodków inwestycje w zrównoważony transport publiczny, w siatkę połączeń i kolejowych, i wspierających je połączeń autobusowych są absolutnie kluczowe.*

Wkrótce potem we wspomnianym przez Magdalenę Biejat Sępólnie Krajeńskim pojawił się kandydat PiS Karol Nawrocki. Podczas konferencji odbywającej się przy dworcu kolejowym na pozbawionej ruchu pasażerskiego od 2000 r. linii Gniezno – Nakło nad Notecią – Sępólnu Krajeńskie – Chojnice mówił: – *Polska lokalna, Polska powiatowa, Sępólnu Krajeńskie zasługuje na to, aby się rozwijać w sposób zrównoważony, tak samo jak duże miasta.*

Kwestia komunikacji

W grudniu 2024 r. Rafał Trzaskowski – wkrótce po tym, gdy w prawyborach Koalicji Obywatelskiej został kandydatem tego ugrupowania na prezydenta kraju – zjawiał się na dworcu w podwarszawskim Pruszkowie. Okazją było podpisanie 15-letniej umowy na realizację przewozów kolejowych w aglomeracji warszawskiej przez podlegającą Trzaskowskiemu jako prezydentowi stolicy spółkę Szybka Kolej Miejska. – *To działanie przeciw wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców metropolii warszawskiej, bo dzięki tej umowie mieszkańcy Pruszkowa i okolicznych miejscowości mogą korzystać, razem z warszawiakami, z całego systemu transportowego stolicy: zarówno z SKM, jak też innych środków komunikacji. Właśnie takie rozwiązania będziemy rozwijać* – mówił prezydent Warszawy, który kandydując na

prezydenta Polski, postanowił umiejscowić temat komunikacji zbiorowej w kontekście ogólnopolskim: – *Zagadnienia transportowe traktujemy jako jedne z najważniejszych, jeżeli chodzi o rozwój Polski i wyrównywanie szans społecznych i komunikacyjnych mieszkańców naszego kraju.*

W styczniu 2025 r. Rafał Trzaskowski w ramach przedwyborczego tournée odwiedził Płock. Na tamtejszym dworcu kolejowo-autobusowym prezydent Warszawy mówił dziennikarzom o potrzebie niwelowania różnic w rozwoju różnych części Polski. – *Jednym z wyzwania jest kwestia komunikacji. Rząd Donalda Tuska przystępuje do realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i bardzo się z tego cieszę, dlatego że CPK to jest duża szansa w tej odsłonie, którą prezentuje obecny rząd* – oznajmił Trzaskowski. – *Kolej szybkich prędkości łączy ze sobą bardzo wiele miast w Polsce – tych większych, ale również tych średniej wielkości jak Płock czy Wrocław.*

Jeszcze rok temu prezydent stolicy był przeciwnikiem koncepcji CPK: – *To wyrok śmierci dla warszawskiego lotniska. Mam tu jasne stanowisko* – mówił „Dziennikowi Gazecie Prawnej” w lutym 2024 r.

Pociąg do Warszawy

Swoją pogląd na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego zmienił także marszałek sejmu Szymon Hołownia, który kandyduje na prezydenta z poparciem swojej partii Polska 2050 oraz Polskiego Stronnictwa Ludowego. Jeszcze będąc politykiem opozycji, Hołownia nazywał CPK „bezsensowną i bezrozumną inwestycją”: – *Dopilnujemy tego, aby ten idiotyczny projekt nigdy nie został wprowadzony w życie* – mówił w 2022 r. w Błaszach na zachodzie województwa łódzkiego.

Teraz, w ramach kampanii prezydenckiej, Hołownia walczy o to, żeby szybka kolej służyła nie tylko największym aglomeracjom. W styczniu 2025 r. odwiedził stację w Kaliszu, by skrytykować koncepcję rządowej spółki Centralny Port Komunikacyjny, która zakłada wytyczenie projektowanej linii dużych prędkości tak, aby szybkie pociągi kursujące między Warszawą a Poznaniem mogły bez postoju omijać Kalisz. Mają też powstać łącznice umożliwiające obsłużenie Kalisza, ale według Hołowni finał może być taki, że to 93-tysięczne miasto będzie całkowicie pomijane przez pociągi dużych prędkości. – *Kalisz i inne ośrodki subregionalne zasługują na takie połączenia* – mówił Szymon Hołownia.

Jednym z punktów na kampanijnej mapie Hołowni była Ostrołęka, dokąd wspólny kandydat Polski 2050 i PSL przyjechał pociągiem Kolei Mazowieckich. Na peronie ostrołęckiej stacji kolejowej zwracał uwagę nie tylko na długi czas podróży do Warszawy, ale także konieczność przesiadek w Tuszczu: – *Pytajcie kandydatów na prezydenta, również mnie, co chcą dowieźć ludziom: siebie w pałacu czy was do Warszawy w takim czasie, który będzie pozwalał wam na prowadzenie takiego życia, jakie chcecie.*

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: Kandydatka Lewicy mówiła w Chojnicach o braku połączeń z Sępólnem Krajeńskim. Kandydat PiS przemawiał w Sępólnie Krajeńskim na nieczynnej stacji, z której do 2000 r. jeździły pociągi do Chojnic. Większość kandydatów mówi o małych i średnich miastach oraz ich dostępności komunikacyjnej. Czy zbliżają się wybory prezydenckie czy wybory ministrów transportu i rozwoju regionalnego?

RAFAŁ CHWEDORUK: Dzięki powszechnym wyborom głowa państwa dysponuje bardzo silną legitymacją społeczną i jest postrzegana jako monarcha, który nie tylko panuje, ale też rządzi, zwłaszcza że w tle mamy naszą fiksję na punkcie Stanów Zjednoczonych, gdzie prezydent to *de facto* premier i szef swojej partii. W efekcie tematyka wyborów prezydenckich w Polsce od ich początku to tematyka bardziej plebiscytów i wyborów sejmowych aniżeli konstytucyjnych uprawnień głowy państwa. W tej sytuacji kandydaci działają być może kompletnie irracjonalnie w kontekście swoich możliwości politycznych, ale zupełnie racjonalnie z punktu widzenia oczekiwań wyborców. A historia sępoleńsko-chojnicka nie jest do końca przypadkowa – jeśli spojrzeć na programy partii politycznych w horyzoncie związanym z na nowo ukształtowanym systemem partyjnym po 2005 r., to najczęściej o dostępności i wykluczeniu komunikacyjnym mówiły Lewica i PiS. I mówiły często inaczej niż Platforma Obywatelska.

– Ale teraz Platforma Obywatelska – ustami Rafała Trzaskowskiego – też mówi o dostępności transportowej i rozwoju rozlewającym się poza największe miasta.

– Wynika to z traum Platformy. Mało kto pamięta dziś raport Michała Boniego na temat rozwoju polaryzacyjno-dyfuzyjnego. Bardzo krytyczne głosy wobec niego, jako utrwalającego aglomeracyjny model rozwoju, płynęły nie tylko z prawej strony. Wcale nie jest też tak, że Platforma nie mówiła o rozwiązywaniu problemów transportowych, ale mówiła innym językiem. Mówiła o środkach europejskich, które pozwolą rozwinąć komunikację, mówiła o szybkich kolejach, zresztą pamiętamy ekscytację Pendolino. Walka polityczna wiąże się z tym, na ile uda się wykorzystać wielkomiejskie aspiracje mniejszych ośrodków, a na ile frustracje wynikające z degradacji tych ośrodków. Metafora Grzegorza Schetyny, że wybory wygrywa się w Końskich, była więc jak najbardziej trafna.

– Podczas kampanii w 2020 r. Andrzej Duda podpisywał na peronie w Końskich ustawę o programie Kolej Plus. Prezydent firmował też rządowy program budowy przystanków kolejowych. Czy tegoroczni kandydaci uważają, że pięć lat temu Andrzej Duda do reelekcji dojechał koleją i dlatego tyle teraz o niej mówią?

– Kolejami nikt wyborów nie wygra, ale kolejami może je przegrać, doprowadzając do plebiscytu na temat swojej niewrażliwości na interesy ekonomiczne dużych grup

„Aspiracje i frustracje”

„Kolejami nikt wyborów nie wygra, ale kolejami może je przegrać”
– mówi RAFAŁ CHWEDORUK, politolog z Uniwersytetu Warszawskiego



• Rafał Chwedoruk: „Metafora Grzegorza Schetyny, że wybory wygrywa się w Końskich, była jak najbardziej trafna”. Reaktywacja połączeń kolejowych do Końskich, grudzień 2021 r.

społecznych. Tak trochę było z przegraną Platformy w 2015 r., więc mam wrażenie, że Trzaskowski zabezpiecza się przed powtórką z rozrywki.

– Magdalena Biejat krytykuje likwidację postojów pociągów PKP Intercity w mniejszych miastach, a Szymon Holownia podważa plany spółki CPK dotyczące przebiegu szprychy, który szybkim pociągom łączącym Warszawę z Poznaniem umożliwi pomijanie Kalisza. Czy krytykowanie w kampanii prezydenckiej decyzji rządowych spółek to walka partii koalicji o pozycję w rządzie?

– Żeby objąć w Polsce władzę, trzeba mieć bardzo szerokie poparcie społeczne, czyli dotrzeć do grup o często sprzecznych ze sobą interesach – zupełnie inny system podatkowy jest w interesie nauczyciela czy pracownika budżetówki, a inny w interesie gracza giełdowego. Nie mogą jednak istnieć dwie partie o programach adresowanych do tego samego wyborcy. Jeśli chodzi o Trzecią Drogę, to ona generalnie szuka jakiejś różnicy z Platformą, bo jest jasne, że szczególnie Polska 2050 może przez Platformę zostać wchłonięta, tak jak to się stało z Nowoczesną. Magdalena Biejat zdaje się być puentą skrzyżowania lewicy w stronę elektoratu, który mniej się interesuje

kolejami: ważne jest nie to, gdzie ktoś mieszka i czym dojeżdża, ale jaką ma tożsamość. No ale teraz również Lewica musi szukać czegoś nowego, a więc sprzeczności interesów wyborców Platformy i Lewicy komunikacyjnie. A jeśli spojrzeć na lewicowy elektorat w wymiarze przestrzennym, wcale nie dominuje tam wielkomiejski świat, lecz wiele miejsc, które do cna są wysysane przez duże aglomeracje albo które są mniej lub bardziej wykluczone komunikacyjnie.

– Ale, w obliczu kompetencji prezydenta, nie ma dużej szansy na to, że zwycięzca wyborów na serio zajmie się walką z wykluczeniem transportowym.

– Większość obywateli nie chce likwidacji powszechnych wyborów prezydenckich, przez co nie unikniemy takich sytuacji, w których kandydat na prezydenta staje się chodzącą Encyklopedią Powszechną PWN, wypowiadającą się na każdy temat. Im jednak więcej osób będzie mówiło o wyzwaniach transportowych, tym lepiej, biorąc pod uwagę katastrofę komunikacyjną, jaką przeżywaliliśmy w okresie transformacji: likwidację linii kolejowych, zapaść PKS-ów czy ekspozycję lobbystów przemysłu samochodowego. W dobie globalizacji przestrzeń i możliwość jej pokonania są niezwykle istotne. Protest żółtych kamizelek we Francji w dużym stopniu wynikał z tego, że ludzie z prowincji – zmuszeni dojeżdżać do pracy w dużych miastach – ponoszą dodatkowe koszty. Mówienie o dostępności transportowej wsi oraz małych i średnich miast to więc też rozbrajanie jednej z bomb zegarowych.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER



Prof. RAFAŁ CHWEDORUK jest politologiem, pracuje na Wydziale Nauk Politycznych i Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego.

Uruchomienie linii autobusowych było przez samorząd województwa mazowieckiego szykowane bardzo długo. Aż kilka lat zajęły analizy, planowanie tras, opracowywanie dokumentacji przetargowej i wybór przewoźnika. Długie przygotowania wcale nie przełożyły się na atrakcyjność połączeń autobusowych, które w końcu zaczęły funkcjonować na przełomie 2024 i 2025 r.

Długa droga do autobusu

Już w 2018 r. – w obliczu upadku kilku przewoźników PKS na Mazowszu – radny sejmiku województwa mazowieckiego Krzysztof Strzałkowski, który wówczas był szefem komisji rozwoju gospodarczego, infrastruktury i przeciwdziałania bezrobociu, przedstawił koncepcję rozszerzenia o przewozy autobusowe działalności Kolei Mazowieckich. Organizowanie połączeń autobusowych wcale jednak nie cieszyło się zainteresowaniem marszałka województwa mazowieckiego: – *Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym* – przekonywał siedem lat temu Adam Struzik.

Dopiero pod koniec 2020 r. podczas prac sejmiku nad budżetem województwa na 2021 r. zapisano 5 mln zł na wykonanie analiz i stworzenie podmiotu mającego zajmować się przewozami autobusowymi. W 2021 r. został powołany zespół ds. organizacji przewozów autobusowych. W marcu 2022 r. władze województwa przyjęły „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku”, w którym uwzględniono przewozy autobusowe: „Uzupełnieniem dla transportu kolejowego będzie zintegrowany z nim transport autobusowy, który umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, przez które nie przebiegają linie kolejowe, dowożąc pasażerów do najbliższej stacji”. Wskazano, że transport ten „przyczyni się do wzmocnienia potencjału rozwojowego ośrodków regionalnych, subregionalnych, małych i średnich miast wraz z otaczającymi je obszarami wiejskimi”.

W regionalnym planie transportowym – który, jak zaznaczono na wstępie dokumentu, definiuje kluczowe inwestycje w obszarze transportu – uwzględniono przedsięwzięcie w postaci zakupu od 40 do 100 pojazdów na potrzeby wojewódzkich linii autobusowych. Ostatecznie jednak samorząd województwa mazowieckiego zdecydował, że realizację przewozów zleci wyłonionej w przetargu firmie zewnętrznej mającej we własnym zakresie zapewnić autobusy.

Autobus przez białe plamy

Samorząd wciąż odsuwał ogłoszenie przetargu, a tym samym termin inauguracji linii autobusowych. Najpierw zapowiadano, że ruszą w drugiej połowie 2023 r., następnie mowa była o pierwszej połowie 2024 r. Finalnie przetarg został ogłoszony dopiero w maju 2024 r. – zamówienie podzielono na trzy zadania po trzy-cztery linie.

Pod koniec sierpnia 2024 r. samorząd województwa mazowieckiego rozstrzygnął

Autobusowe plamy

Po kilku latach przygotowań ruszyły mazowieckie linie autobusowe. Ich integracja z połączeniami kolejowymi jest mocno teoretyczna



• Po kilkuletnich przygotowaniach wyruszyły linie autobusowe samorządu województwa mazowieckiego. Autobus do Mławy odjeżdża z dworca autobusowego w Żurominie.

przetarg i ogłosił, że wszystkie pakiety linii zdobyła firma PKS Bodzentyn – prywatny przewoźnik z siedzibą w Bogucicach Drugich koło Pińczowa, który od trzech lat prowadzi przewozy w województwie świętokrzyskim, głównie na zlecenie gminy Bodzentyn, a także na trasach z Bodzentyna do Kielc i Skarżyska-Kamiennej.

Za wykonywanie przewozów na terenie województwa mazowieckiego przez rok firma PKS Bodzentyn otrzyma od samorządu województwa 4,5 mln zł.

W połowie grudnia 2024 r. wystartowały trzy linie w rejonie Radomia:

- Przytyk – Wieniawa,
- Omięcin – Orońsko – Ruda Wielka,
- stacja kolejowa Przysucha – Przysucha – Borkowice – Chlewiska – Szydłowiec – stacja kolejowa Szydłowiec.

Następnie z początkiem 2025 r. ruszyły trzy linie na północnym Mazowszu:

- Żuromin – Lutocin – Sierpc,
- Żuromin – Biezuń – Rościszewo – Sierpc,
- Żuromin – Kuczbork-Osada – Lipowiec Kościelny – Mława,

a także cztery linie we wschodniej części województwa:

- Liw – Kotuń,
- Węgrów – Liw – Kałuszyn – Mrozy,
- Ceranów – Kosów Lacki – Małkinia,
- Sokołów Podlaski – Kosów Lacki – Małkinia.

– *Linie zostały wytypowane po aktualizacji modelu transportowego województwa mazowieckiego. Zostały wówczas określone obszary wykluczenia komunikacyjnego, w których wykazywano niską sieć połączeń autobusowych* – oznajmił Rafał Rajkowski, wicemarszałek województwa mazowieckiego

odpowiedzialny za transport. – *Na obszarach białych plam transport autobusowy będzie pełnił podstawową rolę dowozową do węzłów zintegrowanych, umożliwiając przesiadkę do pociągów.*

Węzły zdeintegrowane

Istniejące w wyobraźni wicemarszałka Rafała Rajkowskiego węzły zintegrowane pozostawiają bardzo wiele do życzenia. Są miejsca, gdzie od autobusu do pociągu trzeba przejść prawie kilometr.

Zadaniem linii autobusowej Omięcin – Orońsko – Ruda Wielka jest dowożenie pasażerów do linii kolejowej Skarżysko-Kamienna – Radom. Choć autobusy przejeżdżają przez tory tuż przy przystanku kolejowym Ruda Wielka, to w tej miejscowości zatrzymują się tylko na przystanku Ruda Wielka Ośrodek Zdrowia, oddalonym 800 metrów od peronu. Czas na przesiadkę nie uwzględnia długiego dojazdu. Na przykład autobus z Omięcina przyjeżdża na przystanek Ruda Wielka Ośrodek Zdrowia o 6:41, podczas gdy o 6:41 odjeżdża z Rudy Wielkiej pociąg Kolei Mazowieckich „Radomiak” do Radomia i Warszawy.

Na linii, która ma dowozić pasażerów z Przysuchy do stacji kolejowej Przysucha – zlokalizowanej w miejscowości Skrzyńsko, 3,5 km od miasta – autobusy zatrzymują się na przystanku oddalonym 900 metrów od dworca. I tak jednak nie zadbano o zgranie rozkładów jazdy: autobusy wyruszają ze Skrzyńska o 5:42, 6:53, 14:53 i 16:11, podczas gdy pociągi Kolei Mazowieckich z Radomia przyjeżdżają o 5:13, 8:01, 9:24, 12:01, 15:27, 16:28, 17:49, 18:32 i 20:44.

Choć generalnie starano się zgrać ►

► godziny kursowania autobusów z rozkładem jazdy pociągów, to jest zbyt wiele przypadków, w których to nie wyszło. Na przykład autobus sprzed stacji Szydłowiec odjeżdża o 7:12, podczas gdy pociąg Kolei Mazowieckich z Radomia przyjeżdża o 7:14. Z kolei w Małkini autobus z Sokołowa Podlaskiego przyjeżdża o 18:34, gdy również o 18:34 odjeżdża pociąg Kolei Mazowieckich do Warszawy – następny jest za godzinę.

Brakujące kursy

Po tym jak wystartowały linie autobusowe, marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik zwracał uwagę na inne ich funkcje niż tylko dowożenie do stacji kolejowych: – *Nie każdy ma samochód, w wielu miejscowościach nie ma transportu publicznego lub częstotliwość kursów jest bardzo mała. A to oznacza, że wiele osób nie może dotrzeć do pracy, lekarza, sklepu czy urzędu. Zależy nam, aby temu przeciwdziałać, dlatego linie autobusowe, które uruchomiliśmy, są uzupełnieniem transportu kolejowego. W ten sposób popieramy sieć transportową na obszarach peryferyjnych i słabiej zaludnionych.*

Zaspokajanie zróżnicowanych potrzeb jest rzeczywiście kluczem do efektywności transportu zbiorowego, ale w rozkładach jazdy większości nowych linii są długie luki między porannym i popołudniowym szczytem – czyni to nowe połączenia mało atrakcyjnymi dla osób chcących pojechać na zakupy, do przychodni czy urzędu. Po dotarciu autobusem do Węgrowa na 9:30 wrócić można dopiero o 15:40. W Sokołowie Podlaskim po przyjeździe autobusu o 9:32 pierwszy kurs powrotny jest dopiero o 16:25.

Na większości linii brakuje też kursów wieczornych. Z Mławy do Żuromina ostatni autobus rusza o 17:49 – aby na niego zdążyć, trzeba z Warszawy wyjechać pociągiem już o 15:29, co uniemożliwia piątkowy powrót do rodzinnej miejscowości osobom pracującym w stolicy do 16:00 czy 17:00.

Brak połączeń wieczorem i między szczytami wynika z tego, że na większości linii realizowane są zaledwie cztery kursy dziennie. Tylko na liniach Ceranów – Małkinia i Przytyk – Wieniawa jest po sześć kursów, a na linii Omięcín – Ruda Wielka osiem kursów. Większą liczbę kursów udało się również uzyskać na wspólnym odcinku linii z Małkini do Ceranowa i do Sokołowa Podlaskiego. Dzięki temu sprzed stacji kolejowej Małkinia autobusy do Kosowa Lackiego, gdzie rozchodzą się te dwie linie, autobusy odjeżdżają o 6:17, 7:29, 8:42, 9:30, 11:27, 16:22, 17:22, 18:30, 19:29 i 20:25.

Z Sierpca do Żuromina autobusy – które są skomunikowane z przyjazdami większości pociągów Kolei Mazowieckich z Plocka – wyruszają o 6:20, 7:50, 8:42, 10:50, 13:45, 16:07, 17:35 i 19:00. Na ten dość regularny układ kursów składają się linie jeżdżące dwiema różnymi trasami: przez Biezuń i przez Lutocin.

Zaledwie na dwóch liniach (Żuromin – Mława oraz Żuromin – Lutocin – Sierpc) autobusy kursują przez cały tydzień. Na pozostałych ośmiu liniach jeżdżą tylko od poniedziałku do piątku oprócz świąt. Brak

kursów w weekendy odcina od komunikacji osoby pracujące w soboty, studentów zaocznych czy osoby chcące w niedzielny wieczór wrócić z weekendu spędzonego w rodzinnej miejscowości. Brak kursów w soboty i niedziele nie współgra też z prowadzoną przez samorząd województwa mazowieckiego pod hasłem „Moda na Mazowsze” promocją turystyki w regionie. W weekendy nie ma możliwości dojechania nowymi liniami autobusowymi do Muzeum Zbrojowni w Liwie, Muzeum Małego Miasta w Bieżuniu, Centrum Rzeźby Polskiej w Orońsku, Muzeum Ludowych Instrumentów Muzycznych w Szydłowcu czy nad Zalew Domaniewski na rzece Radomce.

Niespełnione wymogi

Wpływy ze sprzedaży biletów trafiają do przewoźnika, przy czym taryfa przewozowa została określona na etapie przetargu przez samorząd województwa. Przykładowo na 37-kilometrowej trasie z Węgrowa do Mrozów bilet jednorazowy kosztuje 10,50 zł, a bilet miesięczny 160 zł. Jak na komunikację autobusową nie są to wygórowane kwoty. Dla porównania na liczącej 37 km trasie bilet jednorazowy w PKS Łosice kosztuje 16 zł, a bilet miesięczny aż 509,81 zł.

Choć samorząd wojewódzki pełni funkcję organizatora zarówno połączeń Kolei Mazowieckich, jak i nowych linii autobusowych, to brak jest między nimi integracji taryfowej. Nie wprowadzono honorowania w autobusach choćby biletów sieciowych Kolei Mazowieckich.

W warunkach przetargu samorząd zapisał, że „operator zorganizuje i zapewni sprzedaż biletów miesięcznych w tym biletów miesięcznych szkolnych w taki sposób, aby pasażerowie mogli bez trudu nabyć takie bilety”. W praktyce wygląda to tak, że na profilu PKS Bodzentyn na portalu społecznościowym Facebook zamieszczony został odnośnik do dokumentu tekstowego, w którym należy wpisać imię i nazwisko pasażera, trasę, miesiąc, rodzaj biletu i – w przypadku chęci zakupu biletu ulgowego – dołączyć skan lub zdjęcie dokumentu uprawniającego do ulgi. Następnie wszystko należy przesłać na e-mail przewoźnika, który zapewnia, że „po potwierdzeniu zamówienia zostanie przesłana instrukcja dotycząca płatności oraz odbioru biletu”.

W kryteriach przetargowych samorząd określił, że do obsługi tras mają zostać skierowane autobusy, które „posiadają co najmniej 30 miejsc siedzących” oraz „umożliwią korzystanie z przewozów osobom z niepełnosprawnościami w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej w tym poruszającym się na wózkach inwalidzkich”. Na trasy wysyłane są jednak pojazdy niespełniające tych wymogów. Na przykład na linii Sierpc – Biezuń – Żuromin jeździ bus Volkswagen Crafter, który ma 21 miejsc siedzących i nie jest dostępny dla osób na wózkach.

Zgodnie z umową zawartą z samorządem, to po stronie przewoźnika leży obowiązek uzgodnienia z zarządcami zasad korzystania z dworców i przystanków oraz umieszczenia na nich rozkładów jazdy. Z tymi kwestiami

też bywają problemy. W Sierpcu z powodu trwającego remontu nie funkcjonuje przystanek na placu przed dworcem kolejowym. W tej sytuacji autobusy przystają na ul. Dworcowej między zaparkowanymi samochodami – brak jest jakiegokolwiek informacji dla pasażerów o miejscu zatrzymywania się autobusów i nigdzie nie jest wywieszony ich rozkład jazdy.

Słaba informacja

Z informacją pasażerską jest bardzo źle – w internecie nie ma jednego źródła zawierającego komplet informacji o nowych liniach autobusowych. Nawet same rozkłady jazdy rozbito między dwa źródła: na stronie internetowej PKS Bodzentyn zostały zamieszczone rozkłady jazdy siedmiu linii kursujących na północy i wschodzie województwa, zaś rozkłady jazdy trzech linii funkcjonujących na południu województwa zostały opublikowane na profilu PKS Bodzentyn na Facebooku. Na swojej stronie internetowej przewoźnik nie zamieścił też cennika biletów. Na rozkładach jazdy przewoźnik podaje numer telefonu – nikt go jednak nie odbiera.

Choć linie autobusowe przede wszystkim mają dowozić pasażerów do pociągów Kolei Mazowieckich, to na stronie internetowej przewoźnika kolejowego nie pojawiła się choćby wzmianka o tym, że autobusy zaczęły kursować, nie mówiąc już o zamieszczeniu w rozkładach jazdy pociągów informacji o skomunikowanych kursach autobusów czy uwzględnieniu linii autobusowych na schemacie sieci Kolei Mazowieckich.

Pilotaż i koniec?

Samorząd województwa mazowieckiego nie wiążąc linii autobusowych organizacyjnie czy funkcjonalnie z Kolejami Mazowieckimi, poszedł inną drogą niż województwa łódzkie, dolnośląskie i małopolskie, gdzie autobusowe linie dowozowe sukcesywnie rozwijane są pod banderą przewoźników kolejowych.

Liderem są Koleje Małopolskie, które pierwsze dwie linie autobusowe uruchomiły w 2015 r. Obecnie na sieć autobusów dowozowych w Małopolsce składa się już 47 linii docierających do wszystkich powiatów regionu. Część połączeń Koleje Małopolskie obsługują własnymi autobusami, a na części tras zlecają realizację przewozów prywatnym wykonawcom. W Małopolsce dostępne są bilety zintegrowane (dobowe, weekendowe, trzydniowe, tygodniowe i miesięczne), które są honorowane w pociągach, autobusach dowozowych oraz w transporcie miejskim na terenie aglomeracji krakowskiej. W 2023 r. małopolskie linie dowozowe przewiozły 3,5 mln pasażerów, a w 2024 r. 4 mln pasażerów.

Tymczasem na Mazowszu samorząd województwa informuje, że uruchomienie linii autobusowych stanowi tylko program pilotażowy, który może w ogóle nie mieć ciągu dalszego: „Pilotaż potrwa rok. W trakcie jego trwania zostanie dokonana analiza, na podstawie której zostanie podjęta decyzja, czy przewozy będą kontynuowane oraz czy linie komunikacyjne pozostaną w niezmienionej formie”.

W 2024 r. pasażerowie odbyli pociągami Polregio 100,9 mln podróży. Stumilionowy poziom przewoźnik przekroczył pierwszy raz od 2012 r. Wynik byłby lepszy, gdyby podróży mogli polegać na Polregio. Niestety w kilku regionach spółka nie radzi sobie z realizacją rozkładu jazdy.

Dziki zachód

Najgorsza sytuacja od długiego czasu jest w województwie lubuskim. W 2024 r. lubuski zakład Polregio odwołał w sumie 5849 pociągów. Sytuacja pogorszyła się względem 2023 r., kiedy odwołanych zostało 4991 pociągów. Nie pomogła dokonana w połowie 2023 r. zmiana dyrektora lubuskiego zakładu Polregio – wówczas Marzenę Skubiszynską zastąpił Krzysztof Pawlak, który dwa tygodnie po objęciu stanowiska zapewniał „Gazetę Lubuską”: – *Wdrażamy plan naprawczy zakładu, tak aby umożliwić uruchamianie jak największej liczby pociągów.*

W grudniu 2024 r. zarząd spółki Polregio poinformował o zakończeniu trwającego cztery miesiące audytu w zakładzie lubuskim, kolejnej zmianie dyrektora oraz złożeniu zawiadomień do Centralnego Biura Antykorupcyjnego i prokuratury. Na stronie internetowej Polregio czytamy, że audyt wykazał „rażące błędy proceduralne i zarządcze, niewystarczające kwalifikacje pracowników punktu utrzymania taboru, opóźnienia napraw i przeglądów, a także zbyt niska jakość tych, które się odbyły”.

Sytuacja wciąż się nie poprawia i nadal niemal codziennie w trasy nie wyrusza duża część pociągów. Niechlubny rekord padł 3 lutego 2025 r., kiedy to w województwie lubuskim odwołanych zostało 65 pociągów.

„Całkowicie niezrozumiała jest sytuacja, w której licencjonowany podmiot kolejowy przyjmuje do realizacji pracę, której nie jest w stanie wykonać” – napisał w oświadczeniu wicemarszałek Sebastian Ciemnoczołowski. – „Problemem nie jest ilość taboru, tylko jakość jego utrzymania przez Polregio. Samorząd województwa lubuskiego przez ostatnie 20 lat zakupił 25 pojazdów”.

Umowa lubuskiego samorządu z Polregio obowiązuje do 2030 r., ale władze regionu odgrają się, że powołają własną spółkę albo obsługę części tras przekażą wraz z taborom Kolejom Dolnośląskim i Kolejom Wielkopolskim lub prywatnej firmie Arriva.

Utrzymanie problemów

Średni wiek taboru spółki Polregio to aż 41 lat – najstarsze są elektryczne składy EN57. Ale problemy dotyczą młodszego taboru spalinowego, czyli w większości będących własnością samorządów szynobusów, które Polregio użytkuje i odpowiada za ich bieżące utrzymanie. Kłopoty z tym są też w województwie opolskim. Najgorzej było na przełomie 2024 i 2025 r., kiedy to przez dwa tygodnie nie było dnia bez odwołanych połączeń na liniach Opole – Nysa, Nysa – Brzeg i Nysa – Kędzierzyn-Koźle. W styczniu 2025 r. opolski zakład Polregio informował, że powód problemów to awarie szynobusów: „Aby zapewnić bez zakłóceń realizację procesu przewozowego na liniach

Syndrom Polregio

W kilku regionach spółka Polregio masowo odwołuje pociągi



• Spółka Polregio ma problemy z utrzymaniem szynobusów, które są własnością samorządów wojewódzkich. Użytkowany przez Polregio lubuski szynobus na stacji Zielona Góra Główna.

spalinowych, niezbędne jest posiadanie dziesięciu sztuk pojazdów spalinowych. Obecnie do realizacji rozkładu jazdy opolski zakład Polregio dysponuje czterema sprawnymi pojazdami spalinowymi”.

Nie pomogło pogorszenie oferty przewozowej w celu wyeliminowania kursów szynobusów poza linie niezelektryfikowane. Od grudnia 2023 r. nie kursują bezpośrednie pociągi Nysa – Brzeg – Wrocław, które między Brzegiem a Wrocławiem jechały linią zelektryfikowaną, nie mogąc w tym czasie obsługiwać tras niezelektryfikowanych.

Sprawdzony partner zawiódł

Kłopoty z realizacją przewozów na trasach niezelektryfikowanych ma również podlaskie Polregio. Nagminnie odwoływane są pociągi na liniach Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka, Bielsk Podlaski – Czeremcha, Hajnówka – Czeremcha i na reaktywowanej w 2024 r. trasie Białystok – Ostrołęka. Poza tym część pociągów kursuje z opóźnieniami sięgającymi kilkudziesięciu minut z powodu czekania na przejście szynobusu z innej trasy. Szczególnie pechowy był 13 lutego 2025 r., kiedy odwołano aż jedną czwartą połączeń podlaskiego Polregio.

Jak na złość problemy na Podlasiu zaczęły się po zawarciu w listopadzie 2024 r. przez samorząd umowy z Polregio na realizację przewozów do 2030 r. – *Podpisujemy umowę ze sprawdzonym partnerem. To daje nam pewność, że dobrze zabezpieczamy naszych mieszkańców pod kątem przewozów* – mówił po złożeniu podpisu marszałek województwa podlaskiego Łukasz Prokorym.

Władze województwa podlaskiego robiły wszystko, aby to Polregio zdobyło kontrakt. Pierwszy przetarg – w którym pięcioletnią obsługę regionu Polregio wyceniło na 498,5 mln zł, a prywatny przewoźnik Arriva na

439,8 mln zł – unieważniono. Został więc ogłoszony drugi przetarg, w którym Arriva zaoferowała kwotę 443,9 mln zł, ale Polregio mocno zeszło z ceny i złożyło ofertę wynoszącą 379,8 mln zł.

Tylko Polregio

Po 2020 r. nie jest już możliwe zlecenie wykonywania przewozów bez przetargu. Na początku 2025 r. samorząd województwa podkarpackiego ogłosił przetarg na realizację przewozów kolejowych w latach 2026-2030. W warunkach przetargu znalazł się wymóg, aby przewoźnicy już w chwili składania oferty zatrudniali minimum 150 maszynistów i 150 pracowników drużyn konduktorskich z co najmniej trzyletnim stażem, a także wykonywali przewozy na poziomie nie mniejszym niż 3 mln pociągokilometrów rocznie. Przewoźnik Arriva – który w 2024 r. zrealizował 2,86 mln pociągokilometrów – w wydanym oświadczeniu zaznaczył, że „warunki określone przez samorząd wykluczają realną konkurencję i eliminują możliwość uczciwej rywalizacji o rynek, tym samym zamykając zamiast otwierać rynek dla innych operatorów”. Arriva podkreśliła, że wymagania podkarpackiego przetargu jest w stanie spełnić tylko Polregio.

Samorząd województwa podkarpackiego zadbał o przyjazne dla Polregio zapisy w warunkach przetargu niezrażony tym, że w połowie 2024 r. przez Podkarpacie przeszła fala odwołań połączeń Polregio. „Ze względu na trudną sytuację kadrową w zespole drużyn trakcyjnych, spółka miała przejściowe trudności z realizacją rozkładu jazdy, co wiązało się z koniecznością odwołania części pociągów kursujących w tym regionie” – tłumaczyła sytuację na Podkarpaciu spółka Polregio.

KAROL TRAMMER

– Chciałbym, żebyśmy już nie dyskutowali, czy stosować te rozwiązania. Na dużej części sieci chcemy zaimplementować ETCS Limited Supervision – gdy wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak wypowiedział te słowa na odbywającej się w maju 2024 r. konferencji Urzędu Transportu Kolejowego promującej system sterowania ruchem kolejowym ETCS Limited Supervision, wydawało się, że został przekonany do jego wdrożenia na szeroką skalę.

ETCS Limited Supervision musi być

Prezes UTK Ignacy Góra od kilku lat prowadzi ofensywę na rzecz znaczącego rozszerzenia planów wdrażania w Polsce systemu ETCS. European Train Control System opiera się na umieszczonych w torze czujnikach, które określają lokalizację pociągów i weryfikują ich prędkość. Czujniki te, zwane balisami, przesyłają do urządzeń ETCS w pociągu informacje o dopuszczalnej prędkości i sygnałach na semaforach. Jeśli maszynista popełni błąd, system zmniejsza prędkość lub zatrzymuje pociąg. Wdrażanie ETCS zakończono na około 800 km linii, ale plany jego instalacji obejmują 9,8 tys. km linii, czyli połowę polskiej sieci kolejowej.

Prezes UTK domaga się objęcia drugiej połowy sieci systemem ETCS w prostszej wersji Limited Supervision. Organizuje konferencje, publikuje artykuły i przekonuje polityków. – *Domagam się objęcia całej sieci kolejowej systemem zarządzania ruchem kolejowym w wersji optymalnej i dostępnej już dziś. Jest to ETCS Limited Supervision, który musi być zamontowany na pozostałej części tras w Polsce, czyli około 10 tys. km – mówił senatorom, a posłów wręcz straszyl: – Taką inwestycję musimy podjąć. Z naszego punktu widzenia jako krajowej władzy bezpieczeństwa lepiej ją podjąć wcześniej, żeby nie doprowadzić tutaj do jakiegoś niebezpiecznego zdarzenia kolejowego.*

Koszty i korzyści

W czerwcu 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury przyjęło nową wersję planu wdrażania ETCS w Polsce. Zapisano w niej, że „wdrożenie systemu ETCS Limited Supervision na znacznym obszarze sieci linii kolejowych w Polsce z powodu swej skali powinno być poprzedzone opracowaniem studium wdrożenia zawierającym rzetelne analizy kosztów i korzyści”.

W grudniu 2024 r. na zamówienie resortu powstała ekspertyza dotycząca wdrożenia ETCS Limited Supervision na tej części polskiej sieci kolejowej, która nie jest objęta planami instalacji pełnego systemu ETCS. Ekspertyzę opracował dziesięcioosobowy zespół pracowników Instytutu Kolejnictwa. W jego składzie znalazł się wicedyrektor instytutu prof. Marek Pawlik, który od lat zajmuje się systemem ETCS – również jako ekspert Europejskiej Agencji Kolejowej ERA i Międzynarodowego Związku Kolei UIC. Ekspertyza to po części polemika z Ignacym Górą i kierowanym przez niego urzędem.

System nie zapobiegnie

Urząd Transportu Kolejowego dużo uwagi poświęca incydentom SPAD (signal passed at

ETCS pod semaforem

Ponad 20 miliardów złotych – na tyle Instytut Kolejnictwa szacuje koszt wdrożenia systemu sterowania ruchem ETCS Limited Supervision



• Jedyny na polskiej sieci kolejowej odcinek, na którym zainstalowano system ETCS Limited Supervision, to linia Poznań – Wągrowiec. Początek odcinka na stacji Poznań Wschód.

danger), czyli przypadkom pomijania przez maszynistów semaforów wskazujących sygnał „stój” – w 2023 r. na polskiej sieci kolejowej miały miejsce 43 takie zdarzenia. Gdy prezes UTK mówi o incydentach SPAD, zawsze dodaje, że rozwiązaniem problemu są systemy ETCS i ETCS Limited Supervision. Także w rokrocznie publikowanych przez urząd „Sprawozdaniach ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego” można przeczytać, że „istotne dla przeciwdziałania występowaniu zdarzeń SPAD jest kontynuowanie działań podejmowanych dla wdrożenia w Polsce europejskiego systemu sterowania pociągami ETCS poziomu 1 i 2 na głównych liniach kolejowych oraz ETCS w uproszczonej wersji Limited Supervision na pozostałej części sieci kolejowej”.

Jak tymczasem wskazuje ekspertyza Instytutu Kolejnictwa, „ETCS zainstalowany na linii i w taborze pracujący w trybie ograniczonego nadzoru Limited Supervision w wariantcie 1 i w wariantcie 2 nie zapobiegnie żadnym zdarzeniom klasyfikowanym w Polsce jako SPAD”. Jak precyzują eksperci, wariant 1 w ogóle nie wdroży hamowania, zaś wariant 2 wdroży hamowanie dopiero po minięciu semafora, co przy krótkim odcinku drogi ochronnej może skutkować wjechaniem pociągu na tor, którym porusza się inny pociąg. Dopiero wariant 3 ETCS Limited Supervision – znacznie droższy w instalacji – cechuje się wcześniejszym wdrożeniem hamowania i zatrzymaniem pociągu przed semaforem.

784 miliony, czyli ponad 20 miliardów

Na polskiej sieci kolejowej system ETCS Limited Supervision funkcjonuje tylko na 51-kilometrowej linii Poznań – Wągrowiec.

System został zainstalowany w 2016 r., ale pociągi wyposażone w moduły ETCS zaczęły jeździć tą linią dopiero od 2020 r. Wcześniej Koleje Wielkopolskie nie dysponowały bowiem ani jednym pojazdem wyposażonym w ETCS. Nadal część taboru obsługującego tę linię nie posiada modułów ETCS i jeździ poza kontrolą tego systemu.

Dostosowanie taboru do systemu ETCS wiąże się z ogromnymi kosztami. Ekspertyza Instytutu Kolejnictwa wskazuje, że średni koszt wyposażenia jednej sztuki taboru w urządzenie ETCS to około 3,5 mln zł.

Mimo to na stronie internetowej UTK napisano o systemie ETCS Limited Supervision, że „można go wdrożyć w sposób ekonomiczny”. W 2021 r. artykule „ETCS Limited Supervision sposobem na poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego” Ignacy Góra i Piotr Sieczkowski z UTK oszacowali, że wdrożenie tego systemu będzie kosztować 784 mln zł. W marcu 2024 r. prezes UTK informował posłów, że instalacja systemu ETCS Limited Supervision będzie kosztować 3 mld zł, a w maju 2024 r. rzecznik prasowy UTK oznajmił, że „koszty te mogą się wahać między 3 mld zł a 6 mld zł”. Te rosnące wyliczenia urzędu dotyczą jednak tylko kosztu instalacji ETCS Limited Supervision na liniach kolejowych, nie uwzględniając konieczności montażu modułów ETCS w taborze.

Pełne koszty wdrożenia ETCS Limited Supervision zostały oszacowane w ekspertyzie Instytutu Kolejnictwa: „Całościowe nakłady wdrożenia systemu ETCS Limited Supervision w części urządzenia pojazdowe oraz urządzenia przytorowe będą wynosić ponad 20 mld zł”.

KAROL TRAMMER

„Dylemat Flisaka” – takiego określenia zaczęto używać w spółce Centralny Port Komunikacyjny podczas prac nad horyzontalnym rozkładem jazdy, czyli docelową koncepcją sieci połączeń kolejowych. Dylemat odnosi się do oferty dalekobieżnej dla małych i średnich miast: czy ma być zapewniana pojedynczymi pociągami PKP Intercity umożliwiającymi bezpośredni dojazd do największych miast, czy też ma opierać się na jeżdżących częściej pociągach regionalnych, lecz docierających tylko do węzłów, na których będzie można przesiąść się do pociągów dalekobieżnych trasowanych głównymi liniami.

Nie tylko metropolie

Dylemat wziął swoją nazwę od pociągu TLK „Flisak”, który od grudnia 2021 r. kursuje w relacji Katowice – Częstochowa – Łódź – Płock – Trójmiasto. Jeździ nietypową trasą przez Sierpc, Rypin, Brodnicę, Grudziądz, Kwidzyn i Sztum, dzięki czemu włączył w sieć połączeń dalekobieżnych tych sześć miast powiatowych – w tym Grudziądz, który liczy 89 tys. mieszkańców i był jednym z największych miast nieobsługiwanych przez PKP Intercity, oraz Rypin, do którego od 2000 r. wcale nie dało się dotrzeć koleją.

Uruchomienie pociągu „Flisak” wpisało się w realizowaną za rządu Prawa i Sprawiedliwości politykę obejmowania siecią PKP Intercity miast leżących poza głównymi magistralami. Niemal co roku pociągi dalekobieżne były witane w kolejnych miejscach. W grudniu 2016 r. na mapie połączeń PKP Intercity znalazły się Starogard Gdański, Chojnice, Złotów i Wałcz, w 2017 r. Hrubieszów, w 2019 r. Żary i Żagań, w 2020 r. Gostynin, Płock, Prudnik, Nysa, Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów i Świdnica, a w 2021 r. – oprócz miast na trasie „Flisaka” – również Hajnówka i Bielsk Podlaski.

Włączanie nowych miast w sieć PKP Intercity zwykle odbywało się poprzez skierowanie pojedynczego pociągu łączącego duże aglomeracje nietypową trasą biegnącą liniami drugorzędowymi. Na przykład pociąg InterCity „Staszic” relacji Szczecin – Warszawa, zamiast jechać przez Poznań, odbija w Stargardzie na linię przez Recz, Kalisz Pomorski, Tuczno, Wałcz i dalej kieruje się do stolicy przez Piłę, Bydgoszcz, Toruń i Włocławek. Ze Szczecina do Warszawy „Staszic” jedzie 7 godz. 29 min., a więc ponad dwie godziny dłużej niż pociągi InterCity kursujące standardową trasą przez Poznań. Jadący dłuższą trasą „Staszic” nie tylko jednak zapewnia dostęp do połączeń dalekobieżnych na południowym wschodzie województwa zachodniopomorskiego, ale jest też jedynym pociągiem umożliwiającym podróż bez przesiadki ze Szczecina do Torunia czy Włocławka.

Zjechanie z głównej magistrali wcale nie musi przy tym przekładać się na pogorszenie demograficznego potencjału połączenia. Pociąg „Staszic” między Stargardem a Kutnem, a więc na tej części trasy, która nie biegnie podstawowym ciągiem, zatrzymuje się w 12 miejscowościach liczących łącznie 771 tys. mieszkańców. Pozostałe pociągi InterCity, które ze Szczecina do Warszawy

Więcej niż zero

Co dalej z pojedynczymi pociągami PKP Intercity, które zjeżdżają z głównych linii, aby obsłużyć małe i średnie miasta?



• Pociąg „Zielonogórzanin” Zielona Góra – Poznań – Warszawa na stacji Babiak na Magistrali Węglowej. Pociąg jeździ nietypową trasą przez Gniezno, Mogilno, Inowrocław Rąbinek, Piotrków Kujawski i Babiak, zapewniając ich mieszkańcom połączenie ze stolicą.

kursują standardową trasą przez Poznań, stają między Stargardem a Kutnem w 11 miastach liczących w sumie 749 tys. mieszkańców.

Rola pociągów PKP Intercity kursujących nietypowymi trasami nie zawsze sprowadza się do zapewniania połączeń dalekobieżnych w małych miastach, ale też do oferowania podróży bez przesiadki między dużymi miastami. Na przykład omijający Warszawę pociąg InterCity „Koziołek” relacji Lublin – Poznań to jedyne bezpośrednie połączenie Lublina z Łodzią i Radomią z Poznaniem.

Polska polityka kształtowania sieci połączeń dalekobieżnych zyskała uznanie w Niemczech. Wydawane przez związek pasażerów Pro Bahn czasopismo „Der Fahrgast” odnotowało, że liczba podróży PKP Intercity od 2014 r. do 2023 r. wzrosła z 25,5 mln do 68 mln, zwracając przy tym uwagę, że przewoźnik „ze względu na brak sztywnych tras oferuje bezpośrednie połączenia w wielu relacjach” i „obsługuje nie tylko metropolie, ale na zlecenie rządu dociera też w najdalsze zakątki kraju”.

Ze wschodu na zachód

Gdy w 2017 r. pociągi PKP Intercity dotarły do Hrubieszowa – czyli najbardziej wysuniętego na wschód polskiego miasta – rząd PiS mógł szczycić się tym, że zerwanie z polityką zaniedbywania ściany wschodniej odnosi się także do kolei.

Ze wschodniego krańca Polski jeżdżą pociągi InterCity „Górski” (Hrubieszów – Zamość – Krasnystaw – Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin – Świnoujście) oraz InterCity „Hetman” (Hrubieszów – Zamość – Biłgoraj – Stalowa Wola – Kraków). Od

grudnia 2024 r. „Hetman” kursuje nową trasą przez Mielec, dzięki czemu to 57-tysięczne podkarpackie miasto zostało włączone w sieć połączeń PKP Intercity. Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak obwieścił to podczas konferencji prasowej na mieleckim dworcu, przejmując od poprzedników z rządu PiS pałeczkę w sztafecie doprowadzania połączeń dalekobieżnych do kolejnych miast.

Dzięki skierowaniu „Hetmana” trasą przez Mielec czas podróży z Zamościa do Krakowa skrócił się z 5 godz. 11 min. do 3 godz. 55 min. Skrócono nie tylko czas jazdy, ale także relację pociągu – do grudnia 2024 r. docierał on aż do Wrocławia. Skrócenie trasy „Hetmana” do Krakowa zostało na Zamojszczyźnie źle przyjęte. „Szokujące zmiany w trasie pociągu InterCity »Hetman«” – alarmował portal Roztocze.net, a politycy wystosowali do wiceministra Piotra Malepszaka list otwarty: „Skrócenie trasy pociągu do relacji Hrubieszów – Kraków jest katastrofalnym w skutkach rozwiązaniem dla naszego regionu” – pisali posłowie i samorządowcy z Zamojszczyzny. – „Poprzedni rząd rozwijał połączenia kolejowe w naszym regionie i zasadnym byłoby utrzymanie tego stanu rzeczy”.

Na Zamojszczyźnie widać, że dla małych i średnich miast ważna jest nie tylko obecność na mapie połączeń PKP Intercity, ale też to, aby przekładała się ona na możliwość bezpośredniego dojazdu do dużej liczby celów. – Zamojszczyzna ma dość nietypowy rozkład ciężarów komunikacyjnych w ruchu międzywojewódzkim. Poza dominującym kierunkiem do Warszawy bardzo wyraźnie zaznaczony jest też kierunek do Krakowa, ►

► *Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i Wrocławia. O ile na trasie do Krakowa dominują studenci, o tyle już wśród jadących na Góry i Dolny Śląsk zwiększa się udział pasażerów z wyższymi peselami, dla których przesiadki są bardziej odstraszczone – mówi Bartosz Sojda z portalu LubelskaKolej.net. – Wystarczy miesiąc, aby objawiła się pełna gama przyczyn, dla których przesiadki odstraszą pasażerów: kilkukrotne nieutrzymanie skomunikowania dla jedynego połączenia w dobie, wprowadzane zmiany miejsca przesiadki z powodu opóźnień czy chaos na dworcu Kraków Główny.*

PKP Intercity albo nic

Pociągi InterCity „Hetman” i „Górski” to jedyne połączenia kolejowe obsługujące 16-tysięczny Hrubieszów. Na linii Zamość – Hrubieszów nie kursują bowiem pociągi regionalne. To wcale niejedyny przypadek, że pociągi PKP Intercity łączą luki w sieci połączeń regionalnych.

Zwykle są to białe plamy na pograniczu regionów. Przez jedną z takich plam kursuje pociąg TLK „Miechowitz” relacji Kraków – Częstochowa – Poznań. Jest on wytrasowany odcinkiem Wieluń – Wieruszów – Kępno, biegnącym przez peryferie województw łódzkiego i wielkopolskiego, których władze od lat nie dostrzegają potrzeby kursowania tędy pociągów regionalnych. W tej sytuacji „Miechowitz” to jedyny pociąg pasażerski pojawiający się w Wieruszowie, stolicy powiatu na południowo-zachodnim skraju województwa łódzkiego.

Pociąg TLK „Flisak” granicę województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego przekracza linią Brodnica – Rypin – Sierpc. „Flisak” to jedyne połączenie kursujące tą linią. Kujawsko-pomorski samorząd na grudzień 2026 r. zapowiada reaktywację połączeń regionalnych, ale tylko na leżącym w granicach tego regionu odcinku Brodnica – Rypin. Pociągami regionalnymi nadal więc nie będzie dało się pojechać z Rypina w kierunku Sierpca, Płocka czy Kutna. Przy takim nastawieniu samorządów wojewódzkich do połączeń w głąb sąsiednich regionów rozstrzygnięcie „Dylematu Flisaka” na korzyść podróży pociągiem regionalnym z przesiadką na pociąg dalekobieżny może nie być łatwe.

Na pozbawionym połączeń regionalnych odcinku Magistrali Węglowej biegnącym na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego jedynym kursującym pociągiem jest InterCity „Zielonogórczanin” relacji Zielona Góra – Poznań – Warszawa. Ze stacji Piotrków Kujawski w powiecie radziejowskim i ze stacji Babiak na północy powiatu kolskiego można tym pociągiem w mniej niż dwie godziny dotrzeć zarówno do Warszawy, jak i Poznania.

Popyt na objeżdżie

Trasa pociągu InterCity „Zielonogórczanin” to pozostałość po objeździe funkcjonującym w latach 2017-2019 podczas modernizacji magistrali Poznań – Warszawa. Wszystkie pociągi łączące te miasta jeździły wtedy trasą przez Gniezno, Inowrocław Rąbinek oraz Magistralę Węglową. Po zakończeniu prac

pociągi wróciły na stałą trasę, ale dzięki pozostawieniu jednego z nich Gniezno i Inowrocław zachowały bezpośredni pociąg do Warszawy, a Piotrków Kujawski i Babiak w ogóle jakiegokolwiek połączenia kolejowe.

Dzięki utrzymaniu takich pojedynczych połączeń nie dochodzi do zupełnego porzucenia popytu pobudzonego dużą liczbą pociągów w miejscowościach, przez które biegła trasa objazdowa.

Pozostałością po objeździe jest także trasa pociągów InterCity „Czechowicz” i „Inka”, które z Lublina do Warszawy jadą przez Lubartów, Parczew, Radzyń Podlaski, Łuków i Siedlce. Tędy w latach 2017-2019, w czasie modernizacji magistrali Lublin – Warszawa, kursowały wszystkie pociągi. Dzięki temu powiaty lubartowski, parczewski i radzyński otrzymały pociągi do Warszawy, a Siedlce i Lublin uzyskały bezpośrednie połączenie. Jako że odcinek z Lublina do Łukowa jest niezelektryfikowany, pociągi „Czechowicz” i „Inka” są prowadzone lokomotywami spalinowymi SU160 – także na zelektryfikowanej części trasy od Łukowa do Warszawy, na której składy te wytrasowane są z prędkością 155-160 km/h. Także pociąg „Hetman” jest prowadzony lokomotywą SU160 na całej trasie z Hrubieszowa do Krakowa, również na zelektryfikowanym odcinku od Dębicy. Z jednej strony eliminuje to czasochłonne zmiany lokomotyw, ale z drugiej strony zmniejsza dostępność taboru spalinowego na odcinku niezelektryfikowane.

Go dwa-trzy, to nie jeden

Mała ilość taboru spalinowego w PKP Intercity jest barierą dla zwiększania oferty dalekobieżnej w miastach, do których nie bieżą linie zelektryfikowane. Największe z nich to Gorzów Wielkopolski (115 tys. mieszkańców), Grudziądz (89 tys.) i Suwałki (68 tys.).

Niedobory taboru spalinowego spółka PKP Intercity łąta wypożyczonymi z Czech lokomotywami typu 754 oraz składami SN84 i SD85 dzierżawionymi od Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych, które sprowadziło je z Niemiec i Holandii.

Poprawę sytuacji przynieść ma 35 składów spalinowo-elektrycznych, które PKP Intercity zamówiło w koncernie Newag. Ich dostawy mają rozpocząć się na przełomie 2026 i 2027 r. W koncernie Pesa trwa też produkcja dla PKP Intercity 16 lokomotyw spalinowo-elektrycznych. Dwunapędowy tabor pozwoli uruchomić kolejne pociągi, które między dużymi aglomeracjami zostaną wytrasowane bocznymi liniami. Według zapowiedzi Ministerstwa Infrastruktury, będzie to między innymi połączenie Szczecin – Trójmiasto wytrasowane nie przez Koszalin i Słupsk, lecz przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Szczecinek, Człuchów, Chojnice.

Flota składów spalinowo-elektrycznych pozwoli również zwiększyć liczbę pociągów na trasach dziś obsługiwanych pojedynczymi połączeniami PKP Intercity. Pojawić się ma między innymi pociąg relacji Trójmiasto – Warszawa kursujący przez Sztum, Kwidzyn, Grudziądz, Brodnicę, Rypin, Sierpc i Płock. Relacja ta będzie częściowo pokrywała się z trasą pociągu „Flisak” – przestanie być on



● Obsługiwany dzierżawionym składem SD85 pociąg InterCity „Szczelinię” relacji Jelenia Góra – Katowice – Kraków kursujący przez Nową Rudę, Kłodzko, Nysę i Prudnik.

więc jedynym połączeniem PKP Intercity na tym ciągu. Przyjęty rozporządzeniem ministra infrastruktury plan transportowy określa, że powinny tędy jeździć dwa-trzy połączenia dalekobieżne dziennie.

Dostęp (bez)pośredni

Plan transportowy resortu infrastruktury w ogóle nie przewiduje istnienia w sieci połączeń dalekobieżnych ciągów obsługiwanych przez tylko jedno połączenie na dobę. Jako minimalny poziom oferty przewozowej w ruchu dalekobieżnym wyznaczane są dwa-trzy połączenia na dobę. Jasno wskazywanym przez plan transportowy rozwiązaniem „Dylematu Flisaka” jest więc zwiększenie liczby połączeń PKP Intercity na najslabiej obsługiwanych liniach.

Jednocześnie plan transportowy wśród przesłanek kształtowania sieci połączeń dalekobieżnych wymienia „minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów”.

Spółka Centralny Port Komunikacyjny w ramach prac nad horyzontalnym rozkładem jazdy idzie dalej, wskazując, że efektem jego wdrożenia ma być „dostęp do kolei dalekobieżnej dla każdego powiatu”, natychmiast jednak dodając, że dostęp ten może być zapewniony „bezpośrednio przez pociąg dalekobieżny lub przez skomunikowany pociąg regionalny albo autobus”.

Co więcej, pracownicy CPK – spółki aspirującej do bycia wiodącym ośrodkiem kształtowania kolejowej oferty przewozowej – wprost rozstrzygają „Dylemat Flisaka” na niekorzyść pociągów dalekobieżnych zjeżdżających z głównych magistral, aby głębiej dotrzeć w regiony. Jeden z punktów prezentacji CPK na temat horyzontalnego rozkładu jazdy, która jest przedstawiana na roboczych spotkaniach, brzmi bowiem tak: „Nie wszędzie zasadne jest organizowanie połączeń dalekobieżnych: lepsze są częste pociągi regionalne co 1-2 godz. niż pojedyncze w dobie pociągi dalekobieżne”.

Takie postawienie sprawy oznacza, że na części tras liczba połączeń dalekobieżnych zmniejszyłaby się z jednego do zera. Przy czym wcale nie ma pewności, że samorządy wojewódzkie uruchomią pociągi regionalne zapewniające dojazd do głównych magistral.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Twierdzi

Gdzie był, a czasem nadal jest, pałac arystokraty, tam na cmentarzu istniał grobowiec, mauzoleum albo kaplica grobowa jego rodziny. W Wiskitkach dla przykładu stoi kaplica Łubieńskich i Sobańskich, w Mordach – Zembrzuskich, Dembińskich w Borkowicach, w Maciejowicach grobowiec Zamoyskich itd. Prócz tego na cmentarzach są liczne groby włościan, niekiedy także mogiły dziedziców – ziemian z dworów. Znajomy twierdzi, twierdzenie popierając obliczeniami, że jakimś cudem, bo tego chyba nikt świadomie nie planował, grobowce arystokratów są w przybliżeniu tyle razy większe od grobów chłopów, ile razy od chaty większy jest pałac. Zaś groby ziemian są tyle razy mniejsze od kaplic arystokratów, ile razy dwór jest mniejszy od pałacu. I z grubsza tyle razy większe od mogił chłopskich, ile razy dwór jest większy od chałupy.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Notec”

Rzeszów Główny – Piła Główna

Pociąg „Notec” na swojej 762-kilometrowej trasie z Rzeszowa przez Lublin, Warszawę, Toruń, Bydgoszcz do Piły zbliża się do Noteci dwa razy. Najpierw między Kutnem a Włocławkiem, w okolicach stacji Kaliska Kujawskie, jedzie dziewięć kilometrów od źródła tej rzeki, które znajduje się we wsi Bogolomia koło Chodocy. Potem pociąg jedzie wzdłuż Noteci od Nakła nad Notecią do Piły – choć końcowy odcinek trasy „Noteci” wiernie trzyma się doliny Noteci, to pociąg ani razu nie przekracza tej rzeki. „Notec” kończy bieg w Pile, ale Notec płynie dalej przez Czarnków, Wieleń, Krzyż Wielkopolski, Drezdenko do Santoka, gdzie wpada do Warty. Dzięki zbudowanemu w XVIII wieku Kanałowi Bydgoskiemu powstało 25-kilometrowe połączenie Brdy i Noteci, a tym samym połączenie dorzeczy Wisły i Odry – Droga Wodna Wisła-Odra tworzą Brda, Kanał Bydgoski, Notec i Warta. Aby zapewnić żeglowność Noteci, na rzece stworzony został system śluz i jazów. Mająca 391 kilometrów długości Notec jest siódmą najdłuższą rzeką w Polsce.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Minister Infrastruktury Dariusz Klimczak wręczył odznakę honorową »Zasłużony dla Kolejnictwa« dwóm Marszałkom: Wojciechowi Jankowiakowi, Wicemarszałkowi Województwa Wielkopolskiego, oraz Adamowi Struzikowi, Marszałkowi Województwa Mazowieckiego. Obaj Marszałkowie otrzymali to wyróżnienie za swoją nieocenioną rolę w rozwoju transportu kolejowego w swoich województwach”

Źródło: dwumiesięcznik „Kolej na Wielkopolskie”
wydawca: Koleje Wielkopolskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Jako ruchome gabinety zwykle pracowały one w danej wsi przez kilka tygodni, a lekarze wykonywali niezbędne badania. Jak pokazują materiały, zarówno PGR, jak i inne przedsiębiorstwa państwowe (np. budowlane) z czasem zaczęły dysponować własnymi pojazdami, które objeżdżały poszczególne placówki. Obok ruchomych gabinetów dentystycznych w latach 50. na polską prowincję docierały także ambulanse rentgenowskie i lekarskie (ogólne). Wyjątkową (i raczej jednorazową) formą tak prowadzonej opieki zdrowotnej był pociąg specjalny, który w 1952 r. z okazji 60. rocznicy urodzin Bolesława Bieruta dojechał do wsi Czachówek w pow. grójcekim. Ekipa lekarska zajmująca skład pięciu odpowiednio wyposażonych i zaadaptowanych wagonów (rentgenowskiego, dentystycznego, internistycznego i propagandowo-filmowego) z tej okazji zbadać miała ok. 500 mieszkańców”

Ewelina Szpak*, „»Chory człowiek jest wtedy jak coś go boli«.
Społeczno-kulturowa historia zdrowia
i choroby na wsi w Polsce Ludowej”

*urodzona w 1980 r., profesor w Instytucie Historii Polskiej Akademii Nauk

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.