

# Autobusem do pociągu

10 maja 2018

Czy Koleje Mazowieckie zastąpią znikające połączenia PKS?

Koleje Mazowieckie przewoźnikiem autobusowym – to koncepcja Krzysztofa Strzałkowskiego (PO), przewodniczącego komisji rozwoju gospodarczego, infrastruktury i przeciwdziałania bezrobociu Sejmiku Województwa Mazowieckiego. W połowie kwietnia 2018 r. komisja skierowała do marszałka Adama Struzika (PSL) wniosek o przygotowanie analizy możliwości rozszerzenia działalności spółki kolejowej należącej do samorządu województwa o przewozy autobusowe. Ma to być rozwiązanie problemu znikających PKS-ów.

## FALE CIĘĆ

Należące do grupy Mobilis przedsiębiorstwa PKS z Ciechanowa, Ostrołęki i Mińska Mazowieckiego poinformowały na początku 2018 r. – osiem lat po prywatyzacji – że swoją działalność będą prowadzić tylko do końca bieżącego roku szkolnego. Aktualnie trzech przewoźnicy wyprzedają autobusy oraz wygaszają ofertę: w kwietniu wykreślili z rozkładów jazdy w sumie 106 kursów, z początkiem maja w ramach kolejnej fali cięć zniknęło 57 kursów. Ale zwijają się nie tylko sprywatyzowane firmy. Pod koniec kwietnia 2018 r. PKS Garwolin oznajmił, że planuje likwidację około 70 kursów. Zaledwie dwa miesiące wcześniej ta należąca do powiatu garwolińskiego spółka wycięła 25 kursów.

– W tych najtrudniej położonych miejscach, które zupełnie zostały odcięte od komunikacji publicznej, trzeba zaoferować mieszkańcom ofertę przewozową, by mogli dostać się do miejscowości, z której już można zaoferować inne przewozy – mówił w Radiu dla Ciebie Krzysztof Strzałkowski. Jak czytamy we wniosku jego komisji, chodzi o „podjęcie przez Koleje Mazowieckie działalności przewozowej polegającej na zastąpieniu likwidowanych połączeń PKS na Mazowszu przez

dowozy pasażerów do najbliższej stacji kolejowej obsługiwanej przez połączenia Kolei Mazowieckich”.

## **NIE WYDAJE SIĘ MOŻLIWE**

Propozycja komisji infrastruktury sejmiku, aby Koleje Mazowieckie zajęły się uruchamianiem dowozowych linii autobusowych, nie wzbudziła entuzjazmu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego: – Zaangażowanie w ten problem spółki Koleje Mazowieckie dziś nie wydaje się możliwe – informowała media rzeczniczka prasowa urzędu Marta Milewska. – Po pierwsze do wykonywania przewozów drogowych potrzebna jest licencja, której Koleje Mazowieckie nie posiadają, co jest oczywiste, gdyż są spółką kolejową, a nie autobusową. Zadaniem głównym spółki jest wykonywanie przewozów kolejowych. Po drugie, niezbędny jest też odpowiedni tabor autobusowy, którego Koleje Mazowieckie dzisiaj również nie posiadają. Niemniej jednak temat jest przedmiotem analiz.

Wcześniej, podczas marcowej sesji sejmiku województwa, od odpowiedzialności za połączenia autobusowe odżegnywał się marszałek Adam Struzik: – Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym. Samorząd województwa odpowiada w całości za przewozy kolejowe.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, samorząd wojewódzki odpowiada za organizowanie nie tylko połączeń kolejowych, ale też linii autobusowych między powiatami. Wiele ze znikających obecnie połączeń PKS to właśnie kursy przekraczające granice powiatów: Warszawa – Węgrów, Pułtusk – Nasielsk, Płońsk – Pułtusk, Ciechanów – Dzierzgowo, Ostrołęka – Różan, Ciechanów – Przasnysz, Ostrołęka – Maków Mazowiecki czy Ciechanów – Maków Mazowiecki.

## **DOGĘSZCZENIE SIECI**

Powiaty przasnyski i makowski – leżące na obszarze likwidowanych PKS-ów z Ciechanowa oraz Ostrołęki – to jedne z

tych powiatów, do których kolej nie dociera. Z Przasnysza do najbliższej stacji kolejowej jest 27 km, z Makowa Mazowieckiego – 32 km. W województwie mazowieckim dostępu do kolei nie mają również powiaty żuromiński, sokołowski, zwolenński i lipski.

Pod względem gęstości sieci kolejowej województwo mazowieckie charakteryzuje się jednym z najsłabszych wyników w kraju: 4,8 km linii na 100 km<sup>2</sup> (gorzej jest tylko na Warmii i Mazurach, Lubelszczyźnie oraz Podlasiu). Spośród 87 miast województwa mazowieckiego aż 43 leżą poza siecią połączeń kolejowych.

Zgodnie z ideą komisji infrastruktury sejmiku, dogęszczenie sieci Kolei Mazowieckich liniami autobusowymi byłoby nie tylko lekarstwem dla obszarów dotkniętych problemem zwijania się PKS-ów, ale też zapoczątkowałoby tworzenie regionalnej sieci transportu publicznego, w ramach której linie autobusowe byłyby przedłużeniem połączeń kolejowych: z zsynchronizowanymi rozkładami jazdy, dogodnymi przesiadkami i jedną taryfą biletową. Kolejom Mazowieckim, jako własnej spółce, samorząd województwa mógłby zlecać wykonywanie przewozów autobusowych bez przetargu.

## **WIĘCEJ ŻYCIA**

Otwarcie się Kolei Mazowieckich na mieszkańców miejscowości oddalonych od linii kolejowych byłoby przyjęciem sprawdzonego w Europie rozwiązania.

W Niemczech największym graczem na rynku przewozów autobusowych jest kolej Deutsche Bahn: w strukturze jej spółki-córki DB Regio działa 40 przewoźników autobusowych – eksploatują oni prawie 13 tys. autobusów, które w 2016 r. przewiozły 633 mln pasażerów.

W Austrii za przewozy autobusowe poza aglomeracjami tradycyjnie odpowiadała poczta, która jednak na początku XXI wieku wycofała się z tego segmentu działalności. Wówczas obsługę lokalnych połączeń autobusowych przejęła kolej,

tworząc w tym celu spółkę ÖBB Postbus – dziś eksploatuje ona 2,3 tys. autobusów na 900 liniach w całym kraju i jest największą austriacką firmą autobusową.

We Francji największym przewoźnikiem autobusowym jest grupa Keolis, będąca operatorem 70 sieci połączeń lokalnych od Lotaryngii po Pireneje. Większościowym akcjonariuszem grupy Keolis są koleje francuskie SNCF. Grupa Keolis reklamuje się hasłem „Więcej połączeń, więcej życia”.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 3 \(95\) 2018](#)